VOCI
DELLA
ROTAIA

1969

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 1 - GENNAIO 1969

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

UN FRENATORE PROPONE

Cara « Voci »,

desidero fare due proposte per migliorare le condizioni di lavoro dei frenatori in servizio sulle linee a Dirigente Unico.

Innanzitutto si potrebbero cambiare le attuali lanterne di segnalazione con quelle in dotazione ai manovratori, molto più adatte a trasmettere segnali con una sola mano quando con l'altra ci si deve sostenere sul predellino del carro o del locomotore in movimento.

Inoltre, sarebbe bene che ai frenatori, come ai manovratori, fossero fornite le calzature soggette a grave usura in quanto il servizio di manovra si svolge con la neve, con la pioggia o su piazzali coperti di erbe alte e sempre bagnati.

ALESSANDRO DELEMONT (456622)
D.P.V., ASTI

● *Segnaliamo i due problemi all'attenzione degli Uffici competenti.*

L'AUTORIMESSA INACCESSIBILE

Cara « Voci »,

sono prossimo ad andare in pensione e, in tanti anni di onorato servizio non ho mai avuto niente da chiedere alla riverita Superiorità.

Ora però vorrei chiedere il tuo interessamento per una questione che tiene agitati molti padri di famiglia in lotta quotidiana con il tempo, con i posteggiatori, con i metropolitani, con la polizia ferroviaria, le 100 lire di posteggio e le 1.050 di contravvenzione.

Sai certamente di che cosa intendo parlare: della Autorimessa sotto i nuovi uffici del Servizio Approvvigionamenti a Via Marsala, tanto grande e comoda, quanto con rampa inaccessibile.

Io chiedo che si faccia il possibile perché in qualche modo i competenti servizi tecnici ci mettano in grado di scalarla. Ecco: questa della rampa è la mia (e di molti altri) maggiore aspirazione per il nuovo anno.

LETTERA FIRMATA

LE MARCHE AUTOADESIVE

Egregio Direttore,

con il nuovo anno è stato adottato, come Lei saprà, il blocchetto Ci. 185 con marche del valore di cento lire (autoadesive) da applicarsi a cura del personale dei treni a tutti i biglietti gratuiti in genere che siano sprovvisti del timbro della biglietteria.

Tutto questo — si pensa — serve a semplificare e a snellire il lavoro.

Perché, allora, non si adotta lo stesso sistema anche per i militari, che al ritorno dal permesso non hanno fatto apporre sul biglietto il timbro della biglietteria della stazione? Questi casi, tra l'altro, sono molto più frequenti di quelli dei viaggiatori con biglietti gratuiti.

MARIO ZONTA,
Conduttore Deposito P. V. - VICENZA

CARROZZE-DANCING

Signor Direttore,

tenuto presente il successo che le vetture - dancing hanno avuto sulle ferrovie estere ed in particolare sulle SNCF, e che noi ferrovieri italiani abbiamo avuto occasione di vedere in servizio sui treni del Club Mediterranée, non sarebbe opportuno per le F.S. includere nella composizione dei treni della neve una vettura attrezzata con bancone-bar, una decina di sgabelli e impianto di radio diffusione per musica registrata, destinata a locale di ritrovo e danze?

Le modifiche da apportare alle carrozze comporterebbero una spesa facilmente ammortizzabile dato l'indubbio favore che tale iniziativa incontrerebbe nel pubblico, generalmente giovane, che frequenta i treni della neve.

La prospettiva di questo svago potrebbe anche incrementare la frequenza dei treni stessi nei confronti dei trasporti di massa su strada (autopullman).

Così le vetture-dancing, noleggiate a ditte appaltatrici, sarebbero anche un buon motivo pubblicitario per le F.S. che dimostrerebbero una volta di più di adeguarsi ai tempi.

ENRICO TADDEI (372460)
Capo Gestione P.le, ALESSANDRIA

Alla Redazione sono pervenuti auguri da varie parti in occasione delle recenti Feste di Natale e di Capodanno. A tutti ed in particolare agli agenti della Stazione di Livorno e al Gruppo romano Amici della Ferrovia va il nostro ringraziamento più cordiale.

UN REFUSO

Caro Direttore,

nell'articolo « Velocità e sicurezza del treno di domani » pubblicato nel fascicolo di dicembre '68 della rivista « Voci della rotaia » si parla di scambi « con cuori (crociamento) monoblocco in acciaio *antisisma* ».

Benché particolarmente interessati all'armamento, ignoriamo l'esistenza di questi cuori. Siamo quindi ansiosi di colmare questa lacuna della nostra esperienza; a meno che non si tratti di un refuso, scusabile del resto, data... l'alta velocità.

Le saremo grati se vorrà toglierci il dubbio con un Suo chiarimento a riguardo.

Cordiali saluti.

Ing. GIANFRANCO ANGELERI
Servizio Lavori

● *Si tratta effettivamente di un refuso, del quale ci scusiamo, augurandoci che tutti i nostri lettori e collaboratori prendano visione della rettifica. In luogo di « antisisma » occorre leggere « antiusura ».*

LE « CASE DI RIPOSO »

Cara « Voci »,

abbonato fin dal primo giorno della pubblicazione del giornale, non sono mai venuto meno nella sua lettura, soprattutto, ora che il giornale dà largo spazio per articoli concernenti le varie attività della nostra categoria.

Mi consenta pertanto egregio Direttore di scriverLe queste poche righe con preghiera di pubblicarle sulla rubrica *« Carrozza Postale »*, riguardanti un argomento che ritengo interessi da vicino i pensionati che hanno avuto la sfortuna ed il dolore di rimanere soli, ed ai quali resta la sola speranza di vivere gli ultimi anni di vita terrena in ambienti accoglienti, confortevoli e creati soprattutto dal Ministero dei Trasporti.

Per quanto mi risulta l'Opera di Previdenza delle Ferrovie dello Stato ebbe a suo tempo una geniale ed ottima iniziativa, istituendo una *Casa di Riposo per ferrovieri pensionati* in determinate condizioni di famiglia *nei pressi di Roma.*

Ripeto che si trattò di una iniziativa altamente sociale, assistenziale, ed umanitaria che trovò unanime consenso. Ma se non erro finì lì.

Ora mi chiedo: come mai non si è continuato in tali benefiche opere dando il via alla costruzione, si capisce gradualmente, di altre case di riposo da costruire possibilmente nelle capitali regionali sedi di Compartimento?

Mi risponderà: per mancanza di fondi.

Mi creda, egregio Direttore, che un pensionato che ha nei lunghi anni della vita di lavoro e familiare vissuto per esempio, a Bologna, Torino, o Firenze, non desidera — sia pure per motivi sentimentali — finire la vita a Roma!

Non sarà il caso di vedere se al riguardo l'Opera di Previdenza o il Ministero stesso potrà prendere in seria considerazione l'argomento che io molto poveramente ho accennato, rendendomi così certo di interpretare l'opinione di tanti colleghi in pensione?

BRUNO MONTI
Capostazione a riposo, CREVALCORE

Risponde l'O.P.

● *La possibilità di ospitare un maggior numero di pensionati in Case di riposo e soggiorno, potrebbe ottenersi nella prima fase, accrescendo la capacità ricettiva della Casa di Riposo, in Roma, con l'aggiunta di*

(continua a pag. 33)

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 1 - GENNAIO 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redazione: Alberto Ciambricco (redattore capo), Mario Casacci, Ennio Alteri (segretario di redazione).

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. Sv. (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: Neve e temperature gelide hanno reso più difficoltoso al Nord il lavoro dei ferrovieri nel periodo di fine d'anno.

Il Ministro Mariotti ai ferrovieri italiani

Ferrovieri,
mi sento particolarmente lieto di questa occasione che mi dà la opportunità di rivolgermi per la prima volta direttamente a voi, lavoratori che per la vostra costante ed antica tradizione sociale siete particolarmente vicini al nostro pensiero.
E' per questo che desidero anzitutto ricordare in questo momento le vostre lotte, che hanno così profondamente inciso non solo sulla vostra categoria e sulla vostra Azienda — basterebbe rammentare la parte da voi avuta nella statalizzazione delle ferrovie — ma anche sull'intera struttura sociale del nostro Paese: con l'esempio di serenità, di compattezza che avete sempre dato; con la visione moderna e sempre aggiornata dei problemi del vostro settore; con la sentita responsabilità del vostro dovere non solo nei confronti del lavoro che svolgete, essenziale per la collettività nazionale e di grande impegno per le vite umane che vi vengono affidate, ma anche rispetto alle questioni sociali che esso pone.
Pure recentemente avete dato prova di questa maturità e unione raggiungendo, per primi nel settore statale, accordi sindacali altamente qualificanti: sono quindi certo — ed i primi contatti avuti con i vostri rappresentanti lo confermano — che potremo lavorare assieme con franchezza di rapporti e con una visione dinamica ed ampia delle molte e complesse questioni che interessano l'Azienda Ferroviaria di Stato.
Il mio saluto si traduce quindi nell'impegno ad adoperarmi al limite delle mie possibilità perché questi problemi — che vanno dall'intera politica dei trasporti in Italia ad un rilancio sempre più incisivo del treno come mezzo principe per alcuni tipi di trasporto, dal potenziamento della rete alla riforma della Azienda, alla risoluzione delle questioni di carattere normativo ed economico oggi sul tappeto — siano affrontati realisticamente, anche se con gradualità e nel quadro della programmazione economica nazionale, e soprattutto con una ferma e decisa volontà politica.
Conto per questo sulla vostra collaborazione ad ogni livello, compito e grado. A voi tutti, alle vostre famiglie l'augurio più vivo e sincero per l'anno nuovo.

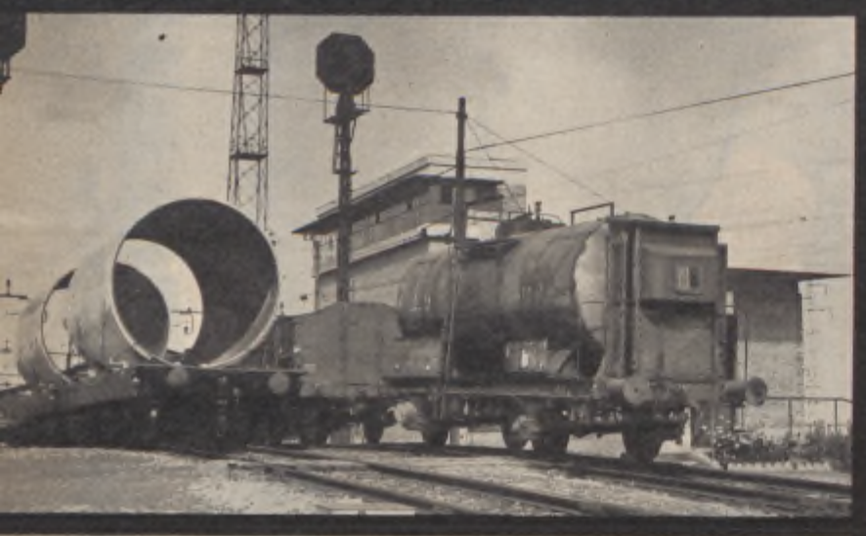
Luigi MARIOTTI

La risposta del Direttore Generale

Onorevole Ministro,
a nome di tutti i Ferrovieri e mio personale desidero ringraziarLa vivamente del messaggio che Ella ha voluto rivolgere ai Ferrovieri tutti in occasione del nuovo Anno.
Ella — Onorevole Ministro — ha voluto cogliere e sottolineare, con particolare sensibilità, gli aspetti più salienti e delicati del nostro lavoro di ogni giorno — che è un lavoro duro e responsabile e tanto diverso dagli altri — e che i Ferrovieri svolgono col massimo impegno, consci della responsabilità che hanno verso l'intera collettività.
L'Azienda ferroviaria è oggi impegnata in un rilancio della propria attività ed in un forte rinnovamento che non riguarda il solo settore tecnico ma che interessa anche largamente l'intera organizzazione, al fine di avere strutture moderne ed efficienti, all'altezza dei compiti che deve e dovrà disimpegnare ancora più nel futuro.
Tutto questo con la fattiva collaborazione del Personale e delle Organizzazioni che lo rappresentano, in una visione dinamica e aggiornata dei molti problemi da risolvere.
Nel rinnovarLe — Onorevole Ministro — gli auguri fervidi e sinceri per l'Anno che inizia, i Ferrovieri Le riconfermano la sincera volontà di proseguire ed intensificare lo sforzo intrapreso seguendo quelle direttive che Ella riterrà opportune, al fine di rendere le ferrovie strumento sempre più idoneo alle esigenze di di sviluppo economico e di progresso sociale del Paese.
Con ossequi.

Ruben FIENGA

L'on. Mariotti e il D.G. ing. Fienga



Un articolo del

UN ANNO

Forse mai, come nell'anno che si chiude, il Pubblico ha rilevato di persona o ha tratto dagli interventi della Stampa una precisa sensazione di quanto si è mosso in Italia nel settore dei trasporti ferroviari.

Dicendo « si è mosso » intendo significare che si è dato l'avvio e l'abbrivio ad un processo graduale, capace di accelerazione graduale continua e inarrestabile. In altre parole, il consuntivo del 1968 contiene in sé il seme del futuro più prossimo e di quello a più lungo termine.

Nel campo della velocità, ad esempio. Operare in questo settore costituisce un imperativo dettato dai tempi che volgono, ed al quale tutti obbediscono, e non sempre con saggezza. Per le ferrovie la saggezza è d'obbligo, talché ogni nostro passo e ogni nostro discorso sul tema dell'incremento delle velocità è rigorosamente condizionato dall'avanzata parallela sul fronte della sicurezza.

Questo è il motivo per il quale il recente exploit dei 250 km orari realizzati sulla Roma-Formia è stato effettuato solo quando abbiamo potuto presentare contemporaneamente una serie di novità radicali, tali da rendere l'intero, globale concetto di ciò che oggi può e deve essere una linea ferroviaria. Ne sono condizioni e caratteristiche non solo il perfetto stato dell'armamento, ma anche l'applicazione di efficienti sistemi di blocco automatico, la ripetizione dei segnali della via sul cruscotto del macchinista, il controllo automatico della velocità, la frenatura automatica, l'installazione del telefono terra-treno, quest'ultimo in funzione della regolarità di marcia prima ancora che dell'ulteriore margine di comfort da porre a disposizione del pubblico. Tutte queste condizioni risultano oggi esaurientemente e positivamente collaudate e perciò le innovazioni sono state passate all'applicazione definitiva.

Sintetizzare in poche righe ciò che pensiamo di poter realizzare domani non è facile. Tuttavia, basterà forse dire che lo strumento che pensiamo di poter porre a disposizione della collettività si presenta con caratteristiche più elevate e a costi minori. Una migliore qualità dei servizi comporta anche una più alta potenzialità, cioè una maggiore capacità di trasporto che contiamo di raggiungere non solo potenziando il parco rotabili, ma utilizzandolo meglio. Applicheremo — ad esempio — agli im-

Direttore Generale

FECONDO

pianti fissi e alle nuove carrozze, certi moderni sistemi che consentono tanto una più intensa utilizzazione quanto maggior velocità, anche su linee a semplice binario ed a tracciato tortuoso. Sarà così possibile offrire servizi di prim'ordine anche su relazioni che talvolta si sono credute — a torto — dimenticate.

Per quanto riguarda le grandi linee — come ad esempio la grande dorsale Milano-Roma-Sicilia, sulla quale gravita circa il 30 per cento del traffico dell'intera Rete — è viva l'aspirazione ad adeguarle in tutto al ruolo che esse rivestono nell'economia generale del Paese, al cui servizio si devono intendere.

Il progettato quadruplicamento della Roma-Firenze con conseguente rettifica del tracciato rientra in questo quadro e si inserisce in una globalità di visione nella quale è compresa, ad esempio, anche la costruzione delle due super navi traghetto per la Sicilia, che saranno varate nel '69.

Insomma, tutte le maggiori opere in cui le F.S. sono impegnate — grandi lavori di raddoppio sulla costiera sud-tirrenica, sulla riviera ligure, sulla litoranea adriatica, progressiva automazione di molte operazioni agli scali più impegnati, rinnovamento imponente del parco carrozze e carri ecc. — hanno in comune lo scopo di migliorare il servizio, tanto nel settore dei viaggiatori quanto in quello delle merci.

Il progresso tecnico è anche condizione per un graduale ma sicuro miglioramento della situazione economica: perché l'ammodernamento dei metodi di esercizio, le più estese applicazioni della cibernetica e dell'automazione, una organica e razionale utilizzazione del Personale consentono di realizzare anche una consistente riduzione dei costi.

Si dirà che si tratta di traguardi ambiziosi, e convengo pienamente sul fatto che essi sono davvero impegnativi.

Tuttavia, sono traguardi possibili e se posso indicarli come tali è perché so quello che l'Azienda può attendersi tanto dagli uomini che ne fanno parte quanto dalla comprensione della funzione dei trasporti ferroviari da parte dei pubblici Poteri.

Ruben Fleury

DA NATALE A CAPODANNO

Nel periodo delle festività sono stati effettuati 179 treni straordinari dalla Svizzera e dalla Germania per Bari e Lecce, Napoli, Reggio Calabria e la Sicilia Udine, Roma e Venezia. Altri 280 convogli sono stati predisposti per il potenziamento delle principali arterie di collegamento tra il Nord e il Sud della penisola. Fra il 18 dicembre e il 2 gennaio gli introiti realizzati nelle città sedi di compartimento hanno superato largamente i cinque miliardi.

Tornano per ripartire ». Con questo titolo, la televisione ci mostrò, la sera della vigilia di Natale, i viaggiatori di uno dei 179 treni straordinari predisposti, come ogni anno, dall'Azienda per agevolare il ritorno in patria dei nostri connazionali emigrati all'estero. Immagini di uomini dai volti segnati dalla fatica e dalle frustrazioni per un attimo velarono l'atmosfera festosa di quella serata richiamando all'attenzione dei telespettatori la sorte di questi lavoratori la cui gioia, più che dalla stanchezza del lungo viaggio, era attenuata dalla consapevolezza di dover subito ripartire per guadagnarsi da vivere.

Tuttavia, su quei treni della speranza, prevaleva quella sera e le sere precedenti una lieta animazione. Il treno stava realizzando in quella circostanza i desideri più intensi accarezzati dai nostri emigrati nei lunghi mesi di lontananza dalla patria. Nel lungo viaggio di ritorno, esso rendeva finalmente reale quel legame dai più lungamente idealizzato al termine di dure giornate di lavoro dandosi convegno presso le stazioni di Zurigo, Francoforte, Colonia o Stoccarda in attesa di un treno proveniente dall'Italia.

Per contribuire nel modo migliore alla realizzazione di questi desideri, l'Azienda ferroviaria ha impegnato come sempre ogni risorsa, mobilitando impianti e mezzi e chiedendo al personale una collaborazione ancor più impegnativa di quella già onerosa di ogni giorno. E considerati i risultati, si può ben dire che le aspettative del pubblico, degli emigranti e dei viaggiatori interni e dei turisti stranieri che hanno affollato i nostri convogli, non sono state neanche in questa circostanza, disattese.

In complesso, « nelle periodo delle festività, sono stati effettuati come dicevamo 179 treni straordinari dalla Svizzera e dalla Germania per Bari e Lecce, Napoli, Reggio Calabria e la Sicilia, Udine, Roma e Venezia. Altri 280 convogli sono stati predisposti per il potenziamento delle principali arterie di collegamento tra il Nord e il Sud della penisola ». Sono state rinforzate le composizioni di numerosi treni a lungo percorso ed a più elevata frequentazione, potenziati i servizi con cuccette sulle più importanti relazioni interne, estesi i servizi di prenotazione dei posti anche ad alcuni treni straordinari ed eseguiti collegamenti

A sinistra: nei giorni di fine d'anno si è avuto un intenso traffico anche sulle relazioni locali, in particolare con i treni della neve. Sotto: ressa ad un treno in partenza da Milano per il Sud.

straordinari a carattere locale.

Quanto al consuntivo, nonostante la provvisorietà dei dati disponibili, sembra poter assumere particolare significato, anche ai fini della favorevole evoluzione dei servizi ferroviari, l'ulteriore incremento del 2 per cento registratosi negli introiti realizzati nelle quindici sedi compartimentali rispetto al « tetto » del 15 per cento dello scorso anno. Un incremento che seppure non esaltante, sembra confermare la funzione del treno come mezzo di trasporto ideale in condizioni atmosferiche difficili e sui lunghi percorsi.

In valore assoluto fra il 18 dicembre e il 2 gennaio, gli introiti realizzati nelle città sedi di compartimento hanno superato largamente i cinque miliardi con punte massime a Milano e a Roma, dove nei quindici giorni si sono registrati introiti di un miliardo e 270 milioni e di un miliardo e 60 milioni, superiori, rispettivamente, del 2 e del 4,10 per cento a quelli dello stesso periodo dello scorso anno. Seguono nella graduatoria le sedi di Torino con quasi 590 milioni, Napoli con 400 milioni, Genova con 310 e Firenze e Bologna con 271 e 266 milioni di lire. Gli incrementi più elevati si sono verificati a Palermo e Trieste, dove gli introiti hanno superato, rispettivamente, del 9 e dell'8 per cento quelli del corrispondente periodo del 1967.

Una nota di soddisfazione, pertanto, per la positività dei dati, nei quali si può riassumere anche quest'anno l'operazione Natale, per l'efficienza organizzativa di cui ha dato prova ancora una volta l'Azienda e per l'impegno profuso dal personale che si è prodigato al di là di ogni elogio ed al quale va, in primo luogo, il merito di questo favorevole consuntivo.

Adriano CIPRIANI

La centomillesima auto trasportata con il treno navetta di Pontremoli

È trascorso poco più di un anno dal giorno in cui la Direzione Compartimentale di Firenze inaugurava il primo « treno navetta » fra le stazioni di Pontremoli e Borgotaro. Era il 10 dicembre del 1967, e proprio la notte precedente quasi tutte le zone dell'Appennino Tosco-Emiliano si erano ammantate di una soffice coltre di neve. Il tratto della statale n. 62 che da Pontremoli sale al passo della Cisa per ridiscendere verso Fornovo, unica strada di comunicazione fra l'ultimo lembo nord della Toscana ed i principali centri dell'Emilia, era pressoché chiuso al traffico. Questo nuovo « treno navetta » appariva quindi per molti automobilisti come l'unica ancora di salvezza.

Per questo nuovo servizio ferroviario, salutato da sinceri apprezzamenti da parte degli enti locali e soprattutto dagli automobilisti della zona, non mancarono previsioni di insuccesso.

Nel corso dell'inverno si ebbe la prova che il servizio era vitale e ciò incoraggiò a istituire un nuovo servizio di auto portate da Aulla a Fornovo; cosicché si ebbero due servizi indipendenti e di differente natura che resero più comodo per gli automobilisti l'attraversamento dell'Appennino.

Nel periodo estivo poi il servizio raggiunse punte vertiginose: in alcune particolari occasioni vennero trasportate circa novecento automobili al giorno.

Lo scorso 7 gennaio alla stazione di Pontremoli, veniva caricata sul « treno navetta » la centomillesima autovettura. La Direzione Compartimentale di Firenze ha voluto festeggiare lo avvenimento con la consegna di un dono-ricordo al proprietario della centomillesima autovettura.

Erano giunti a Pontremoli il Direttore Compartimentale, ingegner Giampietro Martarelli, accompagnato dal capo della Divisione Movimento, ingegner Pini e da numerosi funzionari e tecnici del compartimento.

Erano presenti anche i rappresentanti degli Enti provinciali del Turismo e delle Camere di Commercio di Parma, La Spezia e Massa Carrara, il Vescovo, il Sindaco di Pontremoli e il Capo Stazione titolare di Borgotaro

L'auto premiata era una « Opel record » targata Lucca, condotta dall'albergatore Giacomo Negri proprietario dell'Hotel Tiziana di Marina di Pietrasanta che si stava recando a Lungagnano di Piacenza assieme alla moglie signora Luisa.

Alla consegna del centomillesimo biglietto il capostazione principale di Pontremoli, cavalier Anguillesi, ha porto il saluto al conducente dell'autovettura lucchese, consegnandogli nel contempo un modellino di « treno navetta » realizzato da un esperto artigiano fiorentino, oltre a un cestello contenente prodotti tipici pontremolesi e una copia del libro vincitore del premio Bancarella 1968.

All'ingegner Martarelli che ha realizzato questo fortunato servizio di « traghetto » delle auto sotto la galleria del Borgallo, il presidente dell'Ente provinciale per il Turismo di Parma dottor Borri ha consegnato una medaglia d'oro in segno di riconoscimento per l'opera da lui svolta. Nel corso di un simpatico rinfresco i sindaci di Pontremoli e di Borgotaro hanno ringraziato le Ferrovie dello Stato e in particolare l'ingegner Martarelli per la iniziativa che, oltre a risolvere alcuni grossi problemi di traffico di autoveicoli lungo la Statale dllea Cisa nel tratto più pericoloso, hanno anche determinato un incremento notevole per il movimento turistico della zona al di qua e al di là dell'Appennino.

O. MONTELATICI

Il modellino del treno navetta consegnato come dono ricordo.

La centomillesima auto sale sul treno navetta.

L. Ing. Martarelli (al centro) consegna i premi al proprietario della vettura.

Il Ministro agli operatori dei trasporti

Nel momento in cui assumo la responsabilità politica del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile mi è gradito rivolgere un saluto a tutti gli operatori del settore.

In particolare mi rivolgo ai lavoratori dei trasporti, impegnati nelle ferrovie e nei servizi in concessione, nell'autotrasporto merci e nelle autolinee, nelle varie attività dell'aviazione commerciale e turistica e in tutte le altre componenti del mondo dei trasporti.

Un mondo complesso, ma ricco di tensioni e di prospettive che rappresenta un elemento fondamentale e insostituibile della vita economica e dello sviluppo civile del Paese.

Non mi nascondo le difficoltà che si presentano per la risoluzione dei molteplici problemi riguardanti l'assetto dei trasporti. Occorre un grande impegno di tutti, per raggiungere quella struttura armonica e produttiva che gli obiettivi della programmazione economica nazionale e lo stesso processo di integrazione europea impongono al nostro settore.

Per il conseguimento di questo traguardo sono, pertanto, sicuro di poter contare sulla collaborazione di tutti coloro che agiscono e lavorano nel settore, dagli operatori autonomi e artigiani agli esponenti delle imprese di trasporto, dai dirigenti delle grandi aziende pubbliche e private ai lavoratori addetti, nonché ai rappresentanti sindacali delle categorie professionali che operano all'interno e all'esterno del Ministero.

Il metodo delle consultazioni con i sindacati del settore dei trasporti costituirà una norma costante della mia azione di governo e sono certo che questo metodo, nel rispetto dell'autonomia di ciascuna delle parti, renderà più agevole e spedita la soluzione dei problemi che sono oggi sul tappeto.

Da parte mia posso assicurare il massimo impegno e la più ampia apertura per portare a soluzione i problemi di fondo che sono davanti a noi e per imprimere al settore dei trasporti il dinamismo adeguato all'evoluzione della realtà sociale ed economica del Paese.

L. MARIOTTI

Le nomine al Ministero dei Trasporti

Il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, On. Mariotti, ha nominato Capo di Gabinetto l'Avv. Enzo Ciardulli, sostituto Avvocato Generale dello Stato; Capo dell'Ufficio Legislativo l'Avv. Bruno Leoni, Consigliere della Corte dei Conti; Capo della Segreteria Particolare il Dott. Mario Perovich; Segretario Particolare il Dott. Andrea Von Berger; Capo dell'Ufficio Stampa il Dott. Aldo Ajello.

La consegna dei doni alla stazione di Brennero.

Natale alle frontiere

Un panettone, una bottiglia di tipico vino del Sud, un biglietto di auguri. E' il dono offerto in occasione del Natale dai Ferrovieri italiani ai colleghi delle Ferrovie estere, di Polizia e di Dogana ospiti dei nostri Impianti ai transiti di confine.

Simpatica e significativa manifestazione che si ripete ormai ad ogni fine d'anno in un clima amichevole atto a rafforzare tra i ferrovieri dei due versanti quei legami di reciproca comprensione, fiducia e collaborazione che sono indispensabili per chi deve compiere il proprio dovere agli estremi confini della Patria, in un ambiente il più delle volte difficile e disagiato.

L'iniziativa nacque nel 1965 prendendo spunto dall'offerta di doni natalizi ai figli dei colleghi italiani da parte dei ferrovieri francesi della stazione di Modane. L'idea del Direttore Generale, ing. Fienga, di contraccambiare in qualche modo il simpatico gesto verso i colleghi francesi ospiti del transito di Ventimiglia e di estenderlo agli altri transiti ferroviari situati in territorio italiano, fu accolta con entusiasmo dai Direttori Compartimentali di Genova, Milano, Verona e Trieste, e da quel Natale il tradizionale panettone del Nord ed il generoso vino del Sud rappresentano degnamente tutti gli anni il cordiale augurio dei Ferrovieri di tutta Italia agli amici francesi, svizzeri, austriaci e jugoslavi.

Nello scorso Natale 1968, il « pensiero natalizio FS » è stato rivolto a 413 colleghi Ferrovieri stranieri, Agenti di Polizia e di Dogana così suddivisi:

n.	176	al	transito	di	Ventimiglia
»	54	»	»	»	Domodossola
»	36	»	»	»	Luino
»	54	»	»	»	Brennero
»	12	»	»	»	S. Candido
»	54	»	»	»	Tarvisio
»	27	»	»	»	Villa Opicina

I. M.

FLASH

Più TEEM verso l'Europa

Notevoli miglioramenti ai più importanti collegamenti internazionali ed interni nel settore merci verranno introdotti con il nuovo orario ferroviario biennale. Le iniziative di maggiore rilievo tendono ad un ulteriore perfezionamento delle relazioni TEEM, interessanti le Ferrovie Italiane, che saliranno a ventiquattro, con l'istituzione della nuova relazione Bologna-Basbad.

La cibernetica a Tokio

L'U.I.C. ha patrocinato un terzo simposio di cibernetica ferroviaria che dovrebbe tenersi a Tokyo dal 12 al 17 aprile 1970, sotto gli auspici delle Ferrovie Nazionali Giapponesi, per porre l'accento sulla possibilità della cibernetica di rinnovare la gestione delle ferrovie in materia di traffico e di esercizio, i rapporti con la clientela e l'esame dei vari problemi che la interessano, nella prospettiva dell'avvento della ferrovia del ventunesimo secolo.

Raccordo FS Grandi Motori

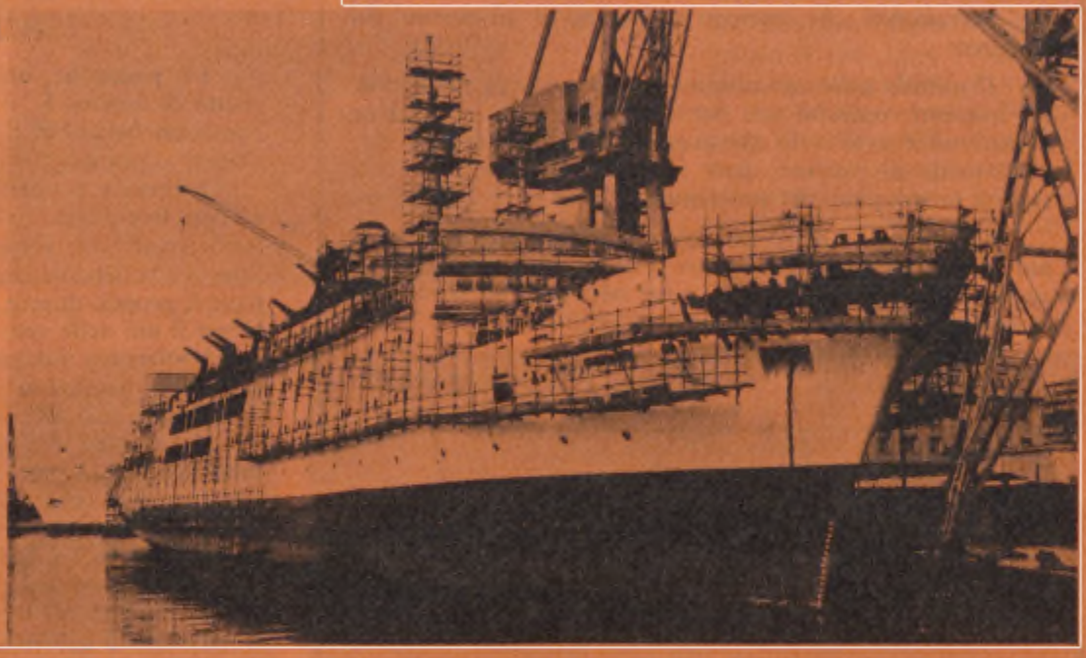
E' stato approvato dal competente Organo regionale un progetto per l'esecuzione di un raccordo tra la stazione di Trieste Aquilinia e la darsena dello Stabilimento Grandi Motori, società scaturita, come è noto, da un accordo IRI-FIAT. Il progetto dell'infrastruttura ferroviaria, che comporta una spesa di un miliardo e trecentocinquanta milioni, prevede anche la costruzione di 3.235 metri di binario per il transito dei normali vagoni merci e dei treni

Orario ed ora legale

La G. U. del 1° gennaio 1969 ha pubblicato il Decreto Presidenziale che contiene la disposizione secondo la quale l'ora legale, per l'anno in corso, avrà inizio dalle ore zero del 1° giugno e si protrarrà fino alle ore una del 28 settembre. Contemporaneamente entrerà in vigore ed avrà la stessa validità l'orario ferroviario estivo.

Una nuova stazione

E' quella di Sesto S. Giovanni, situata su una delle più importanti comunicazioni internazionali: ad essa infatti affluiscono in media 60 treni viaggiatori al giorno e numerosissimi convogli merci. La nuova stazione è dotata di sei binari di corsa, di un ampio fascio di binari di ricovero, di pensiline e sottopassaggi.



Tre navi per la nostra flotta

Ben tre sono le nuove unità che l'Azienda conta di immettere all'esercizio nell'anno in corso per il collegamento tra il Continente e le nostre Isole maggiori. Due traghetti della capacità di 43 carri ciascuno sono in costruzione ad Ancona e a Castellammare e verranno adibiti al servizio attraverso lo Stretto di Messina; un altro, varato nello scorso novembre e al quale è stato dato il nome di « Gallura », entrerà in servizio fra Civitavecchia e Golfo Aranci nel prossimo aprile e ad esso si dovrà un consistente miglioramento nella capacità dei traffici con la Sardegna.

Riattivazione - lampo sulla Palermo - Messina

In fatto di celerità nelle riattivazioni o ricostruzioni di linee, ponti o altre opere ferroviarie distrutte o danneggiate per cause naturali, i tecnici e le maestranze delle FS hanno più volte dimostrato di non essere secondi a nessuno. Un'altra prova di ciò è stata offerta in occasione della recente riattivazione del ponte sul torrente Zappulla, sulla Palermo-Messina, il quale era stato gravemente danneggiato da una piena del corso d'acqua. In poche ore un pilone del ponte, che risultava pericolosamente traballante, è stato puntellato e rinforzato, sicché è stato possibile il ripristino del traffico sulla linea a meno di un giorno dalla sua interruzione.

Treni "cadenzati" fra Milano e Torino

E' in programma l'attuazione di servizi « circolari » di treni fra più città ad orario fisso. Non sono poche le difficoltà che dovranno essere superate per una realizzazione del genere, tenuto conto della molteplicità ed eterogeneità delle correnti di traffico sulle varie linee della Rete, tuttavia la nostra Azienda ha deciso di iniziare senz'altro l'esperimento con l'istituzione di treni con partenze cadenzate, ad intervalli di un'ora, fra Milano e Torino. Il servizio sarà attuato con l'orario estivo 1969 e verrà esteso gradualmente ad altre linee ad intenso traffico, facenti parte della Rete fondamentale.

Nei porti traffico in ascesa

Il traffico ferroviario nei porti italiani è in crescente aumento: nel 1968 per il movimento delle merci in arrivo e in partenza via mare sono stati caricati e scaricati complessivamente nei vari porti oltre 440 mila vagoni, con un aumento di 10 mila rispetto all'anno precedente. E' risultato che mentre nel primo semestre dell'anno l'aumento dei carri caricati non ha compensato la diminuzione nel numero scaricato ai porti, nel secondo semestre, invece, carichi e scarichi sono risultati entrambi in aumento, manifestando una generale tendenza ad una ripresa del traffico.

Filo diretto

TAXI ALLE STAZIONI

Illustre Ingegnere,

permetta ad un vecchio collega che, pur essendosi occupato di Ferrovie solo all'inizio della sua carriera (la elettrificazione a frequenza industriale della Roma-Sulmona: col T.I.B.B.), ha conservato un vivo affetto per tutto ciò che è ferroviario, di prospettarle il motivo per il quale, come del resto tanti altri, è a volte costretto a non scegliere il treno nel trinomio: treno, auto, aereo.

Un tempo, arrivando ad una stazione, si era *sicuri di trovare* un mezzo col quale raggiungere la casa o l'albergo. Oggi tale sicurezza è finita.

A Napoli e a Torino si trova sempre il tassì; a Firenze molto spesso; a Roma abbastanza spesso; *a Milano quasi mai*, e si è costretti a lunghe file sotto le correnti della « galleria delle carrozze ». Cosa veramente spiacevole.

E se anche domani, con la Sua ammirevole perseveranza, Lei riuscirà a ridurre da sei a quattro le ore del percorso Roma-Milano, molta gente, creda, eviterà il treno, se avrà davanti a sé la prospettiva di tali file!

La cosa non dipende, è ovvio, dalle F.S.: ma esse potrebbero forse tentare qualcosa presso i corrispondenti servizi municipali per vedere di ridurre tale grave inconveniente. I clienti delle ferrovie, specie dei treni rapidi, aumenterebbero certamente.

Mi scusi, Illustre Ingegnere, questa... interferenza, che mi da tuttavia il modo di esprimerle tutta la mia ammirazione per la passione con la quale Lei opera per le nostre Ferrovie!

Dr. Ing. ANTONIO REVESSI

Egregio Ingegnere,

La ringrazio della Sua lettera e delle espressioni di apprezzamento nei confronti delle F.S.

Naturalmente, l'organizzazione e la disciplina dei servizi di taxi non riguarda direttamente le F.S.: tuttavia, nessuna possibilità viene tralasciatasciata per trovare, d'intesa con i Comuni, soluzioni capaci di assicurare e migliorare i servizi di auto pubbliche in coincidenza con i treni in arrivo.

Le difficoltà che i Comuni incontrano in questo settore, mi hanno indotto tuttavia a porre allo studio il problema dei parcheggi di stazione, in modo che il viaggiatore possa parcheggiare la sua automobile e poi riprenderla al ritorno.

In particolare, si stanno studiando alcune iniziative concrete per la costruzione di grandi parcheggi pubblici nell'ambito o in prossimità delle stazioni ferroviarie a Milano, Genova, Napoli e Roma. Questi parcheggi che saranno gradualmente realizzati anche in altri centri, essendo in prevalenza riservati ai viaggiatori, costituiranno un altro mezzo per avvicinare gli automobilisti alla ferrovia, contribuendo al tempo stesso a rendere più agevole ai mezzi di trasporto pubblici l'approccio alle stazioni F.S.

Per quanto riguarda il caso che Ella mi ha segnalato posso assicurarLe che i nostri uffici promuoveranno nuovi contatti con le Autorità del Comune di Milano perché si provveda ad adeguare il numero dei taxi in servizio alla Stazione Centrale.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

PRONTO SOCCORSO SUI TRENI

Sig. Direttore Generale,

sento il dovere di esprimerle il mio vivo compiacimento ed i sensi della mia più profonda ammirazione per la maniera veramente encomiabile con la quale viene svolto il servizio di assistenza e pronto soccorso nei treni da parte del personale viaggiante delle Ferrovie.

Il 17 ottobre scorso, mentre viaggiavo, sul percorso Roma-Salerno, nel treno proveniente da Milano, *contrassegnato dal n. 885 e che parte da Roma alle 19,40, fui improvvisamente colpita da un violento attacco cardiaco, che mi lasciò tramortita e quasi priva di conoscenza.*

Se non fossi stata assistita con sollecitudine dal controllore capo di servizio sul treno — il quale, coadiuvato da altro personale viaggiante, dimostrò un elevato ed ammirevole senso di responsabilità e di attaccamento al dovere — molto probabilmente in questo momento non Le avrei potuto scrivere perché mi sarei certamente trovata nel mondo dei più.

Non mi è riuscito possibile compiere prima questo doveroso atto di riconoscenza e di ringraziamento, in quanto, proprio a causa di quella infermità, ho avuto bisogno di un lungo periodo di degenza.

Nel pregarLa di porgere i miei vivi ringraziamenti al predetto controllore capo, di cui non conosco il nome, colgo l'occasione per inviarLe i miei più distinti ossequi.

ROSA BUONAVOLONTA'

Gentile Signora,

La ringrazio per le Sue parole di apprezzamento nei confronti del personale viaggiante del treno 885 del 17 ottobre u.s.

Nel prestarLe ogni soccorso in un momento di malessere detto personale — ed in particolare il Conduttore Donato Boninfante di Salerno — ha dimostrato nei fatti quello spirito di solidarietà umana che — oltre il dovere — anima in generale tutti i ferrovieri.

Unirò pertanto ai suoi, i miei ringraziamenti al Conduttore Boninfanti ed agli altri agenti del treno 885, mentre per Lei, Signora, formulo i migliori auguri di buona salute.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

Binari nel Mondo

BELGIO

Una locomotiva elettrica quadricorrente da 7.000 cavalli

L'aumento del carico passeggeri sui treni viaggiatori delle grandi relazioni internazionali Parigi-Bruxelles-Amsterdam e Bruxelles-Colonia e il progetto di elevare la velocità su certe sezioni della linea hanno spinto la SNCB, in cooperazione con due società private, a mettere allo studio una nuova locomotiva veloce. Questa locomotiva, il cui peso è di 114 tonnellate, sarà dotata di doppio rapporto ad ingranaggi che permette velocità massime da 160 a 200 km/h. Sarà quadricorrente e potrà funzionare a 3 kV alternata continua (Belgio), 1,5 kV continua (Olanda), 15 kV 16 2/3 Hz (Germania) e 25 kV 50 Hz alternata (Francia).

La potenza prevista raggiunge i 7.000 cavalli in regime uniorario. La regolazione di tensione, sotto corrente alternata sarà ottenuta con tiristori; inoltre l'equipaggiamento elettrico è concepito in modo che, sopprimendo, al momento della costruzione, le apparecchiature per il funzionamento a 1,5, 15 e 25 kV, si può ottenere, la produzione di una locomotiva monocorrente a 3 kV c.c. da destinare al servizio interno della SNBC.

CECOSLOVACCHIA

Il metrò di Praga

Il futuro « metrò » di Praga comprenderà inizialmente una linea di 6.800 metri che collegherà il sud ed il nord della città attraversando il centro. Questa linea avrà nove stazioni e sarà aperta all'esercizio nel 1972.

FRANCIA

I primi 10 turbotreni francesi

Nel corso del 1968, la SNCF ha metodicamente sperimentato l'applicazione alla trazione ferroviaria di una turbina a gas di concezione aeronautica. A questo scopo è stato attrezzato un convoglio bloccato automotore di serie, della potenza di 330 kW (450 cavalli) costituito da una motrice e da un rimorchio. Il rimorchio è stato equipaggiato con una turbina a gas Turbomeca da 1.100 cavalli, mentre la motrice ha conservato il suo motore diesel, necessario all'avviamento ed alle manovre a bassa velocità dell'insieme.

Le prove effettuate a bordo di questo convoglio sperimentale sono state molto soddisfacenti, tanto sul piano della velocità (che ha raggiunto i 240 km/h) quanto su quello della resistenza e dell'insonorizzazione.

In seguito a questi risultati, la SNCF, ha deciso di acquistare una prima serie di 10 turbo-treni derivati dal tipo sperimentale, ma di capacità accresciuta. Questi potranno entrare in servizio all'inizio del 1970.

I futuri turbotreni saranno composti da 4 veicoli, dei quali i 2 situati alle estremità saranno motori. Una delle due motrici sarà equipaggiata con un motore diesel di 330 kW e l'altra con una turbina a gas di 1.100/860 kW accoppiata agli assi con l'aiuto di una trasmissione idraulica, che le permette di funzionare a tutti i regimi di velocità. Tra queste due motrici saranno intercalati due rimorchi: la capacità totale di questi nuovi elementi, provvisti di sedili inclinabili, sarà di 192 posti a sedere (60 di prima classe e 132 di seconda). Uno dei due rimorchi avrà un ristorante self-service che dispone di 14 posti a sedere.

La velocità massima prevista per questi nuovi convogli è di 160 km/h con la possibilità di raggiungere i 180 km/h su alcune tratte di linea.

L'utilizzazione di materiale già collaudato (costituito dagli elementi diesel di 330 kW entrati in servizio fin dal 1963) e l'esperienza acquisita con il convoglio sperimentale permetteranno una costruzione rapida ed una messa a punto senza sorprese.

Questi « Turbotreni » sono destinati ad assicurare servizi rapidi a media distanza su linee non elettrificate; la prima serie entrerà in servizio sulla relazione Parigi - Caen - Cherbourg. Grazie ai turbotreni la durata del percorso Parigi-Caen (239 km) sarà di 1h 49 m (18 min. in meno dell'attuale viaggio con un'automotrice rapida) mentre quella del percorso Parigi-Cherbourg (371 km) sarà di 3 h 02 min., al posto di 3 h 49. Le velocità medie commerciali saranno così portate a 131,5 km/h tra Parigi e Caen ed a 122 km/h tra Parigi ed il porto di Cherbourg.

Ciò consentirà anche di intensificare notevolmente il servizio: 7 corse di andata e ritorno quotidiane collegheranno infatti Parigi a Caen al posto delle 4 attuali, e 5 corse Parigi a Cherbourg, in luogo di tre.

GRAN BRETAGNA

Addio al vapore

Domenica 11 agosto 1968 ha circolato per l'ultima volta sulle linee delle Ferrovie Britanniche a scartamento normale un treno trainato da una locomotiva a vapore. Ha percorso i 505 km. del percorso Liverpool-Carlisle via Manchester e ritorno trasportando 470 viaggiatori che, per avere questo privilegio avevano pagato ciascuno la somma di 15 sterline e 15 scellini. Il convoglio si è arrestato a Rainhill, dove nel 1829 si svolse il celebre concorso di locomotive durante il quale la « Rocket » di Stephenson doveva trionfare, poi a Parkside, dove, il 15 settembre 1830, il deputato William Huskisson, presidente del Board of Trade, fu vittima di un mortale incidente, all'inizio della cerimonia di inaugurazione della « Liverpool & Manchester Railway». Infine il convoglio si è fermato definitivamente a Ais Gill; la più alta località delle ferrovie inglesi (356 m. sul livello del mare).

L'esercizio delle ferrovie britanniche viene quindi attualmente espletato solo a trazione elettrica e diesel. Il parco trazione comprende oggi 200 locomotive elettriche a corrente alternata monofase, 90 locomotive a corrente continua, 51 locomotive elettriche con motore diesel ausiliario, 2043 automotrici elettriche a corrente alternata, 5.468 automotrici a corrente continua, 4.746 locomotive diesel e 4.800 automotrici diesel. L'eliminazione della trazione a vapore è avvenuta con rilevante rapidità giacché nel 1963 erano ancora in servizio 7.000 locomotive a vapore. Su tutta la rete britannica non vi sono più che 3 locomotive a vapore: queste sono in servizio su una linea a scartamento ridotto del Galles e costituiscono essenzialmente un'attrattiva per gli amatori della vecchia trazione a vapore.

Il treno più veloce

Dal nuovo orario 1968-69 risulta che il treno più veloce della Gran Bretagna è attualmente il pullmann Londra-Liverpool che lascia la capitale alle 7,45. Esso copre i 263 km. che separano Watford Junction (alla periferia di Londra) da Runcorn (alla periferia di Liverpool) in 119 minuti, cioè ad una velocità media di 133 km/h. malgrado la presenza lungo il percorso di molte tratte per le quali vige la limitazione di velocità.

I servizi su linee elettrificate continuano ad attirare una clientela sempre più numerosa e si è dovuto aggiungere nel nuovo orario un certo numero di treni supplementari per far fronte all'aumento della domanda durante i periodi di punta.

Euro-Scot: Nuovo Freightliner

In seguito al successo riportato dai treni speciali freightli-

ner le Ferrovie Britanniche hanno messo in servizio dal 7 ottobre 1968 un nuovo convoglio di questo tipo: l'Euro-Scot che assicura il servizio sulla relazione diretta Scozia-Continente. L'« Euro-Scot circola cinque notti per settimana — da lunedì a venerdì — dal Centro Terminal di Edimburgo al molo Prkeston del porto di Harwitch; da qui i containers sono caricati a bordo delle navi porta-container « Sea Freightliner 1 » e «Sea Freightliner II », che effettuano la traversata tra Harwitch e Rotterdam-Zeebrugge. Queste due navi assicurano un servizio quasi continuo di traghetto, considerato che solo cinque ore sono necessarie per le operazioni di trasbordo ai moli.

L'Euro-Scot è formato da 10 carri speciali Freightliner lunghi 18 metri; ciò assicura una capacità di carico di 30 containers da 20 piedi (6 m.) o di un più piccolo numero di containers da 30 piedi (9 m.) o da 40 piedi (12 m.) per un trasporto totale di 450 tonnellate, vale a dire insomma per un traffico totale di 135.000 tonnellate.

Grazie all'Euro-Scot i tempi di percorrenza tra le fabbriche scozzesi ed i grandi centri europei, come Milano, sono ridotti a tre giorni. I centri più vicini, quali Colonia e Bruxelles, sono ora a sole 48 ore dalle industrie scozzesi.

PAKISTAN

Presto in esercizio nuove linee

La tratta elettrificata Lahore-Raiwind (40 km.) entrerà in servizio all'inizio del 1969. Alla fine di questo stesso anno è previsto il completamento della relazione Lahore-Khanewal. Le locomotive che si prevede circoleranno su questa linea (elettrificata con corrente alternata 25 kV 50 Hz) sono di costruzione britannica, possono sviluppare 3.000 cavalli e sono equipaggiate per la regolazione della tensione con tiristori.

SUD AFRICA

Si incrementa il parco locomotive

Le Ferrovie del Sud Africa hanno ordinato 100 locomotive elettriche a corrente continua 3 kV la cui potenza unioraria è di 3.320 cavalli. Alla loro consegna il parco del materiale rotabile elettrico della SAR comprenderà 1.160 locomotive elettriche e 740 convogli a unità multiple.

La nuova stazione londinese di Euston. Particolarmente interessanti le rampe di accesso per le auto che possono così salire agli ampi posteggi « sopra » l'edificio di testa, o scavalcare l'intera costruzione o, infine, accedere direttamente ai binari per i treni auto-cuccette.

SVIZZERA

Nuovo sistema d'annuncio commerciale per i trasporti merci

Gli speditori sono sempre più desiderosi di ricevere informazioni precise e rapide concernenti l'istradamento delle loro merci. Ciò permette loro di prendere in tempo tutte le misure interne necessarie. Per rispondere a questo crescente bisogno della loro clientela, le Ferrovie svizzere hanno applicato, a decorrere dal 30 settembre 1968 e a titolo di prova, un nuovo sistema d'annuncio commerciale.

Con questo sistema, ogni stazione speditrice segnala più volte al giorno alle stazioni destinatarie tutti i carri completi accettati al trasporto. Questo « avviso di spedizione » — come è chiamato — comprende, in parte sotto forma cifrata, le indicazioni relative alle stazioni speditrici e destinatarie, il giorno e l'ora della consegna al trasporto, il numero e il contenuto del carro, il peso della merce, l'indirizzo del destinatario e altre disposizioni dello speditore. Queste informazioni vengono comunicate ai principali clienti interessati.

Per trasmettere questi avvisi di spedizione, si utilizzano nuove linee di telescriventi o quelle già esistenti. E' stata creata una catena di dati semimeccanizzati che comprende cento uffici di spedizione e di ricevimento nonché tre centrali d'annuncio. I servizi di spedizione e di ricevimento sono provvisti di telescriventi ordinarie (Siemens 100) come le centrali d'annuncio le quali, inoltre, possiedono telescriventi-perforatrici di schede e lettori di schede perforate (Siemens 15G e 61). Le centrali d'annuncio vagliano mano a mano gli avvisi di spedizioni che provengono a loro su schede perforate e li trasmettono, quattro volte al giorno, alle stazioni destinatarie. Si prevede pure di utilizzare dette schede per l'annuncio diretto, mediante telex, a taluni importanti clienti.

Nelle centrali d'annuncio giungono — oltre le schede perforate — nastri perforati di telescrivente, con cinque piste, che vengono sfruttati meccanograficamente. In tal modo, saranno da prima controllati i carri Europ e si potrà procedere in seguito a determinate analisi del traffico.

Questo esperimento mira — come già è stato detto — a migliorare il servizio reso alla clientela e permette pure di familiarizzare il personale dell'esercizio con i moderni metodi di trattamento dell'informazione e preparare così l'introduzione della gestione centralizzata del traffico merci.

URSS

Aumenta la produttività dei ferrovieri

Nel 1967, la produttività degli agenti delle ferrovie è aumentata dell'8,1 per cento in rapporto al 1966. Il volume dei trasporti si è accresciuto così del 7 per cento in un anno, benché l'effettivo del personale sia diminuito di 17 mila unità. Nel 1967 il salario medio degli agenti si è accresciuto del 3,2 per cento.

ARNI

Anatomia d'un incidente

IL CANTIERE NON ERA CHIUSO

Su una linea a grande traffico i lavori all'armamento — eseguiti da una ditta appaltatrice e consistenti nel rinnovamento del binario con la sostituzione di lunghe rotaie saldate e risanamento della massicciata — volgevano al termine dopo circa tre mesi di incessante attività durante i quali erano stati impiegati macchinari, mezzi d'opera ed attrezzature meccaniche oltre ad un considerevole numero di operai.

Le lavorazioni venivano eseguite su un tratto di binario dispari durante la interruzione programmata della circolazione dalle ore 9 alle ore 16 di ogni giorno e in tale periodo, nel quale la stessa interruzione costituiva sufficiente garanzia per la protezione del cantiere, era in atto la prescrizione di riduzione di velocità a 60 Km l'ora per tutti i treni circolanti nei due sensi sull'attiguo binario pari in corrispondenza della zona di lavoro, ai cui limiti estremi apposite vedette segnalavano con mezzi sonori il sopraggiungere dei convogli. Ciò rappresentava una saggia misura precauzionale nella eventualità che gli operai nel corso del lavoro si fossero inavvertitamente spostati sull'interbinario occupando la sagoma del binario in esercizio.

Al cessare della interruzione i segnali di rallentamento sul detto binario venivano occultati mentre entrava in vigore per i treni circolanti in senso legale sul binario dispari la prescrizione di rallentamento a 20 Km. l'ora per un'estesa di 1200 metri comprendente il tratto soggetto a lavorazione. Anche questo rallentamento era regolarmente segnalato sul terreno.

Il giorno precedente a quello che era stato stabilito per la cessazione dei lavori, la riduzione di velocità prescritta sul binario pari era stata soppressa nelle prime ore del mattino in quanto essendo ultimato l'impiego dei macchinari e delle attrezzature erano venuti meno i motivi che l'avevano consigliata; i corrispondenti segnali erano stati tolti d'opera e depositati a terra in attesa di essere trasferiti altrove. Inoltre — definitivamente sistemato e livellato il tratto di binario dispari già rinnovato — venne disposta anche la cessazione del rallentamento su detto binario a cominciare però dal primo treno che sarebbe transitato dopo le ore 16 dell'indomani.

Questa era la situazione che si presentava all'inizio dell'ultima giornata di lavoro in quel tratto e che sarebbe divenuta anche la ultima giornata di vita per tre validissimi operai. Il tempo era sereno, la visibilità ottima, la temperatura mite per l'approssimarsi della primavera.

In mattinata era stato constatato che anche le ultime rifiniture sarebbero state portate a termine nelle ore antimeridiane per cui fu deciso di anticipare la chiusura definitiva della interruzione alle ore 13 per evitare inutili ulteriori soggezioni ai treni. Alle ore 12 circa mentre tutti gli operai del cantiere (ormai in via di trasferimento) consumavano la refezione, un agente della linea in ottemperanza a disposizioni precedentemente ricevute provvide a trasportare in stazione i segnali di rallentamento già tolti d'opera dal binario pari, nonché quelli del rallentamento ancora in atto sul binario dispari e per il quale peraltro vigeva ancora la relativa prescrizione che sarebbe stata consegnata ai treni in circolazione dalle ore 13 (termine anticipato della interruzione) e le 16 (ora di cessazione effettiva del rallentamento). Era legittimo tale provvedimento? Cosa poteva comportare? Sul piano strettamente regolamentare si determinava una palese difformità fra la prescrizione in possesso del personale di macchina dei treni e l'assenza della relativa segnalazione sul terreno. Sul piano tecnico il provvedimento non destava preoccupazione in quanto il binario era stato completamente sistemato e livellato per cui la necessità del rallentamento era cessata.

Restavano tuttavia da considerare le ripercussioni che se ne potevano avere agli effetti della protezione degli operai che dopo le ore 13 si fossero eventualmente trovati in lavoro sul binario su avvistamento; ciò in quanto sarebbe stato necessario rideterminare la distanza di sicurezza e quindi il punto di avvistamento al quale avrebbe dovuto collocarsi la vedetta per effettuare tempestivamente le segnalazioni nel caso in cui il personale di macchina, non scorgendo i segnali di rallentamento, avesse impegnato il tratto interessato a velocità d'orario.

Tale eventualità non fu presa in considerazione in quanto era stato convenuto che, consumata la refezione, gli operai si sarebbero trasferiti altrove.

Infatti alle ore 13 circa una trentina di operai e cioè il nucleo più consistente del cantiere si portava nella zona prestabilita per eseguirvi lavori di sistemazione della massicciata con i soli mezzi manuali in regime di protezione su avvistamento che veniva regolarmente predisposto. Senonché un caposquadra della ditta appaltatrice, presi con sé nove operai, ritornò sul tratto di binario dispari già sistemato per

Un cantiere sulla linea impone sempre un attento servizio di sorveglianza.

condurre a termine la profilatura della massicciata e a tal fine predisporre i propri dipendenti in gruppi di tre distanziati fra loro su un'estesa di 25 metri. Di tale iniziativa non diede avviso al personale della linea preposto alla sorveglianza dei lavori né predispose per suo conto alcuna organizzazione protettiva a mezzo di vedette a distanza.

Il perché di tale comportamento si può spiegare — ma non giustificare — se si tiene presente che la buona visibilità di cui poteva disporre il caposquadra indusse quest'ultimo ad assumere direttamente le mansioni di avvistatore ed avvisatore dimenticando peraltro che la situazione nella quale si trovava era sostanzialmente mutata per il fatto che, essendo stati tolti i segnali di rallentamento a monte dal tratto di binario impegnato dagli operai, non avrebbe potuto fare sicuro affidamento sulla velocità ridotta alla quale i treni si sarebbero approssimati.

Ma ecco fulminea la tragedia! Alle ore 13,35 circa il primo treno in arrivo sul binario dispari impegnò fischiando il tratto in questione a velocità normale ed a nulla valsero le grida di avvertimento lanciate dal capo squadra della ditta e da altri operai più distanti; il primo gruppo di tre uomini trovantisi in posizione più avanzata rispetto alla provenienza del treno venne travolto.

Sciagure come queste possono e devono essere evitate! Esse gettano nel lutto intere famiglie e causano danni morali e materiali a chi essendone coinvolto viene chiamato a rispondere delle proprie responsabilità dinanzi alla legge.

La protezione dei cantieri di lavoro è disciplinata, come è noto, da norme precise che devono essere scrupolosamente osservate; peraltro non basta attuare passivamente le disposizioni regolamentari previste per conseguire un sufficiente livello di sicurezza ma è estremamente necessario che chi viene addetto alla protezione come chi sorveglia l'organizzazione del cantiere nel suo complesso, si assicuri con frequenti e tempestivi contatti diretti che tutto il personale interessato abbia esatta conoscenza in ogni momento delle condizioni di sicurezza in cui opera e sia consapevole che prendendo iniziative individuali al di fuori dei limiti coperti da quelle condizioni, si espone inevitabilmente al pericolo.

Giorgio DE FELICE

I volumi sul Piemonte della « Storia dei trasporti italiani » di F. Ogliari e F. Sapi.

Scintille tra i monti

La « Storia dei Trasporti Italiani » di Francesco Ogliari e Franco Sapi, volume dopo volume, sta gradatamente avviandosi verso quella che sarà la sua dimensione organica e definitiva. Il piano dell'opera prevede ben diciotto volumi, e propone una rassegna dell'evoluzione dei trasporti italiani, divisa per singole regioni e basata su scrupolose ricerche e su una vasta documentazione fotografica. Il criterio per così dire « regionalistico » seguito dagli autori, si è dimostrato finora efficace e suggestivo, nella misura soprattutto in cui ha permesso loro di mettere in rilievo certe caratteristiche proprie delle specifiche zone geografiche prese in esame; caratteristiche che, per la complessità della materia, in un panorama generale avrebbero facilmente potuto perdersi o assumere significati vaghi e imprecisi.

Ecco, dunque, dopo i volumi dedicati alla Lombardia, alla Liguria, al Trentino Alto Adige, al Veneto e al Friuli Venezia Giulia, uscire ora quelli relativi al Piemonte - Valle d'Aosta, col titolo — sempre un po' pittoresco — di « Scintille fra i monti », mentre è già in fase di avanzata preparazione il volume sull'Emilia Romagna.

E' indubbio che i trasporti abbiano avuto in Piemonte-Valle d'Aosta un'evoluzione che può considerarsi esemplare sotto tutti gli aspetti. E ciò sia per l'importantissima e ben nota funzione storica che questa regione ha avuto durante tutto il nostro Risorgimento, e sia per la poderosa e stimolante azione d'avanguardia che ha sempre esercitato nel campo dell'industria e dell'ingegneria dei trasporti.

Ebbene direi che è soprattutto questa funzione storica del Piemonte nel settore dei trasporti, che i due volumi di Ogliari e Sapi tendono a mettere in rilievo e a documentare puntualmente, fase per fase, tappa per tappa.

Il lungo viaggio che il progresso dei trasporti compie in Piemonte inizia, in pieno clima d'avventura e di pionierismo, sulle diligenze e sui velocifer, negli anni a cavallo fra il '700 e l'800. Continuerà, attraverso inesauribili difficoltà e ostacoli ma con perseveranza incrollabile, sulle prime rudimentali e incredibili locomotive; passerà quindi su quegli strani mostri che erano i tramvai, gli omnibus e i filobus più di sessant'anni fa; scalerà montagne su rischiose funicolari; si eleverà da terra su ardite quanto ingegnose funivie; fino ad insinuarsi nelle viscere delle città, sulle metropolitane; nel frattempo ritornerà sulle locomotive, sugli autobus, che ritroverà ogni volta più perfezionati, veloci, silenziosi, confortevoli.

Per rendere possibile questo viaggio saranno state compiute opere prodigiose: come i trafori nelle montagne (Frejus, Sempione, Gran San Bernardo, Monte Bianco), una rete ferroviaria sempre più capillare e tecnicamente funzionale, e ponti, strade, viadotti, per non menzionare che le opere più macroscopiche.

Si tratta dunque di un viaggio che mentre progredisce cambia letteralmente il volto alle terre e alle città che attraversa, dà una nuova intensità e un nuovo ritmo alla vita, e soprattutto conferisce nuove dimensioni ai rapporti fra gli uomini di città e di paesi lontani, prima divisi da distanze e ostacoli naturali invalicabili. Ma non bisogna credere che la « Storia dei Trasporti Italiani » sia condotta soltanto a questo livello; anzi si può dire che gli autori non perdano occasione per portare allà luce piccole curiosità e particolari suggestivi, che rendono vivace e agevole la lettura, oltre a restituire il senso dell'immediatezza di certi eventi e a ricreare tutta un'atmosfera di tempi ormai tanto lontani che non appartengono più neanche alla memoria.

Ciò che colpisce di più in questi due volumi « piemontesi » — come del resto anche nei volumi precedenti — è la ricchissima e varia documentazione fotografica, che fa di questa Storia dei Trasporti quasi una sequenza d'immagini espressive. Ma certo non meno ricco è il corredo di notizie, di dati e d'informazioni, frutto di ricerche che presuppongono non solo metodo, ma anche quell'amore per le vicende e i problemi dei trasporti, che gli stessi autori indicano come il movente della loro opera.

Gaetano DE LEO

Una locomotiva della linea Torino-Chivasso-Brusasco...

...e la monorotaia sopraelevata di « Italia '61 ».

BEFANA '69

Il 4 gennaio u.s., nei locali del Teatro delle Muse a Roma, ha avuto luogo la distribuzione di 4764 pacchi dono per la Befana 1969 ai figli dei soci del D.L.F. di Roma. Erano presenti il Sottosegretario ai Trasporti on. Terrana, il Vice-Direttore Generale dr. Santoni-Rugiu, il Direttore Compartimentale di Roma ing. Palladini, il Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. dr. Scodellari, il Presidente del D.L.F. di Roma dr. Puoti.

I pacchi dono, che contenevano un giocattolo e un sacchetto di dolciumi, sono stati distribuiti oltre che ai figli degli agenti in servizio, anche ai figli degli agenti in pensione e agli orfani di ferrovieri. Un riconoscimento in denaro, infine, è stato consegnato alle vedove di due ferrovieri caduti sul lavoro. Al termine della cerimonia, un grazioso spettacolo di arte varia ha allietato i numerosi bambini presenti.

BEFANA DLF IN TUTTA ITALIA

Doni distribuiti: n. 64.500 a bambini dai 2 ai 7 anni

300 buoni acquisto del valore di L. 6000 ciascuno a ragazzi subnormali o minorati.

Contributi: Azienda FS: 160 milioni; Sodalizi FS: 15 milioni.

I sodalizi hanno altresì sostenuto le spese relative alle manifestazioni organizzate per la distribuzione dei doni.

Il Sottosegretario on. Terrana consegna il dono ad una bambina.

Noi e la Stampa

C'è modo e modo di essere — a scuola come nella vita — primi della classe: c'è quello ieratico (espressione assente, sguardo perduto lontano); c'è quello superbo (faccia da schiaffi, erre francese e tratto distaccato); c'è infine quello giocondo (espressione giuliva, atteggiamento generale intonato al romanesco « volemose bene »). Ecco, diremmo che la nostra collaboratrice ed amica Maria Guida appartiene alla categoria « giocondo » dei primi della classe. Piccola, rotondetta e vivacissima è un concentrato di ottimismo e dinamismo conditi colla paprika di una intelligenza vivace e di un'arguzia pungente.

Ma, perché si parla di lei? Mi direte. Ve lo spiego subito: la dott. Maria Guida è diventata di recente il primo Ispettore donna (ramo amministrativo) nella storia delle Ferrovie dello Stato. Ha superato d'impeto gli esami scritti e quelli orali ed eccocela qui ora Ispettore (o Ispettrice?) di prima classe in esperimento. Un fatto nuovo nella nostra Azienda che d'altra parte sta già da tempo facendo largo posto alle donne che occupano ormai molti incarichi compreso quello di Capo Stazione.

Direi, adeguandomi ad un certo tipo di linguaggio automobilistico, che Maria Guida ha un temperamento-sprint. E' un fatto: sia che lavori, parli, gestisca o cammini procede sempre velocemente, impetuosamente magari travolgendo tutti i metaforici stop che le si parano davanti.

Il suo compito d'istituto è quello di curare la Rassegna Stampa della Azienda. Ma sa fare e fa varie altre cose: in particolare, è stenotipista a tempi di primato, all'occorrenza dattilografa a dieci dita (le stesse che, fuori servizio, le servono anche per suonare il pianoforte, la chitarra e manovrare con pari abilità l'uncinetto e i ferri da maglia).

Insomma, direi che possiamo essere soddisfatti della nostra prima donna ispettrice (amministrativa): un alfiere che porta bene la sua bandiera, con perizia ma senza euforia, con baldanza ma con quel pizzico di buon gusto che le consente di strizzare allegramente l'occhio ai vecchi compagni di strada rimasti nella carriera cosiddetta di concetto.

Marcas

Il 1968 si è chiuso con un « tutto attivo » per le FS sia sul piano tecnico e organizzativo che dal punto di vista del traffico, come hanno fatto rilevare gli stessi dirigenti dell'Azienda. Il programma predisposto in attuazione del Piano Decennale è stato rispettato rigorosamente e nel corso dell'anno non pochi sono stati i traguardi raggiunti. Piuttosto che riferire il contenuto dei commenti che le realizzazioni di maggiore spicco hanno suscitato nell'opinione pubblica e nella stampa, dovremo spesso limitarci, d'ora in avanti, a dedicare queste note ad un solo tema, e a riportare i soli titoli dei molti articoli a ciascuno di essi dedicati, i quali, peraltro, il più delle volte riescono a sintetizzarne la sostanza con molta efficacia.

L'argomento più ampiamente trattato, nelle scorse settimane, è stato naturalmente quello relativo ai tre esperimenti congiunti effettuati il 4 dicembre scorso sulla Roma-Formia allo scopo di dimostrare: le alte velocità attualmente raggiungibili con i normali rotabili di serie; l'efficacia e l'utilità dei complessi elettronici per la ripetizione in macchina dei segnali di via e il controllo automatico, nonché la possibilità di collegamenti telefonici dal treno in movimento con la rete nazionale dell'utenza. « Il treno del futuro, un sogno che sfiora i 250 chilometri l'ora » ha scritto **La Gazzetta del Mezzogiorno.** « Il treno superveloce sarà anche il più sicuro », si leggeva sul **Giornale d'Italia**, che non ha mancato di sottolineare: un trinomio ideale: comodità, rapidità, tranquillità. « Anche il telefono sui treni-razzo » ha aggiunto **La Gazzetta del Popolo,** giacché il collegamento telefonico treno in corsa-terra è stato quello che maggiormente ha colpito la fantasia di coloro che hanno potuto già sperimentarlo. « Tutti in treno con la TV a 250 all'ora » ha preconizzato l'**Avvenire;** e il **Giornale di Sicilia:** « Sul supertreno si può telefonare in teleselezione».

« Velocità e sicurezza nel futuro delle FS » ha intitolato il proprio articolo **Il Sole-24 Ore.** Uno dei fini principali degli esperimenti effettuati è stato infatti proprio quello di dimostrare i traguardi raggiunti dalle FS, — come rileva « **L'Avanti** » — oltre che nel settore delle alte velocità, in quello strettamente connesso della sicurezza: « Un treno intelligente che si ferma da solo al segnale di stop » ha scritto M. Righetti sulla **Domenica del Corriere,** per sintetizzare le caratteristiche di quel convoglio sul quale egli stesso aveva viaggiato il 4 dicembre.

« Turismo in treno ad alta velocità » ha aggiunto P. Ferreri su **Il Giornale d'Italia,** ricordando che le FS vantano d'altra parte una buona tradizione nel settore dei mezzi veloci e particolarmente di quelli leggeri.

I tre esperimenti congiunti, effettuati sulla Roma-Formia, sono il frutto non di iniziative singole e differenziate, bensì di un unico disegno generale destinato a costituire la premessa tecnica indispensabile per raggiungere elevate velocità commerciali e rilanciare le Ferrovie nella competizione tra i vari tipi di vettore, ha osservato G. Mancini su **Il Globo,** e una nota di merito particolare va senz'altro ai tecnici delle FS che hanno saputo approntare apparecchiature di prim'ordine, in ciò coadiuvati dall'esperienza di alcune industrie nazionali.

Per A. Giordano su **Il Mattino** l'alto grado di sicurezza che permette il raggiungimento di così elevate velocità è quello che consente al mezzo ferroviario di presentarsi fin da oggi come una valida alternativa ad altri sistemi di trasporto, potendo funzionare perfettamente anche nelle peggiori condizioni atmosferiche. Dopo aver visto sfilare a 250 km l'ora quel gioiello di tecnica ferroviaria, ha scritto R.S. su un quotidiano del Sud, si può ben dire che la vecchia sbuffante e rumorosa locomotiva è entrata nel mondo delle fiabe, tanto più che l'emozionante esperimento toccato ai giornalisti sarà presto alla portata di tutti, almeno sulla linea Roma-Napoli.

Un secolo fa i primi treni correvano lungo le strade carrozzabili, ha ricordato V. Di Domenico, ingaggiando, spesso con alterna fortuna, gare di velocità con i calessi trainati da cavalli. Il treno che nelle settimane scorse ha effettuato la prova di alta velocità ha dovuto a un certo punto rallentare per non compromettere il collegamento con l'elicottero della Televisione, incaricato di un servizio per il Telegiornale. « E' stata una esperienza unica ed esaltante, ha dichiarato A. Panini Finotti su **Il Messaggero,** sentirsi comunicare dal macchinista che il convoglio era costretto a ridurre la velocità per consentire all'elicottero di tenerci dietro ». In un'epoca in cui le distanze non si misurano più in chilometri, ma in minuti primi, non è difficile rendersi conto di cosa voglia significare tutto questo per la ferrovia, ha fatto osservare da parte sua C. Benedetti su **Paese Sera:** il treno avrà una seconda giovinezza, in piena autonomia.

Insomma, il treno del futuro bussa già alle nostre stazioni, ha detto L. Goldoni sul **Resto del Carlino,** e l'umiliazione che si provava sul pur favoloso Settebello, quando nei tratti fiancheggiati dall'autostrada ci si vedeva superare dalle automobili sta per avere termine. Le ferrovie si vanno adeguando addirittura alla concorrenza dell'aereo.

Le innovazioni tecniche che hanno consentito di realizzare felicemente i tre esperimenti, ha scritto **Il Popolo,** pongono l'Azienda ferroviaria italiana tra le più progredite del mondo. Se lo obiettivo era quella di dimostrare la validità del binomio velocità-sicurezza, ed è stato raggiunto, l'exploit che più inorgoglisce la Direzione delle Ferrovie, secondo U. Bertoli, che ne ha scritto su **Il Giorno,** è quello di essere riusciti, per la prima volta nel mondo, a trasmettere una telefoto da un convoglio in corsa, esattamente alla velocità di 150 km l'ora. Non si può tuttavia nascondere che la cosa che maggiormente ha colpito gli invitati è stata quella di vedere il macchinista starsene tranquillamente a braccia conserte, fissando lo orizzonte, mentre il convoglio toccava la velocità di 250 chilometri l'ora sul tratto Campoleone-Pomezia. Poco dopo, ad un segnale automatico, la velocità è diminuita, quindi il treno si è quasi fermato. Magia perfetta!

Maria GUIDA

LA BEFANA

Vittorino era povero. Suo padre faceva il manovale edile e lavorava dieci giorni su trenta. La madre, poi, cucicchiava sì qualche vestitello alle donne del vicinato, ma guadagnava pochissimo e per giunta era malata, tanto che a volte per portare a termine un lavoro impiegava lo stesso tempo che sarebbe occorso per farne tre.

Vittorino era povero ma coltivava una grande aspirazione, da ragazzo « ricco »: possedere un trenino elettrico. Aveva quasi dieci anni e la Befana si era ricordata di lui quattro o cinque volte soltanto e ogni volta portandogli in dono cose di poco conto: un torroncino, una maglietta e un paio di scarpe. Di poco conto, certo, perché di giocattoli, che egli giustamente considerava doni veri e di gran pregio, non s'era mai parlato.

Ogni anno, la mattina della Befana, sentiva rulli di tamburi e strombettii, colpi secchi di pistolette, strimpellii di pianini e zufolii di fisarmoniche in miniatura, risa e urla di tanti ragazzi più fortunati che scorrazzavano per il cortile, ciascuno orgoglioso di ostentare il proprio fuciletto, la propria spadina, il proprio elmo da bersagliere, e automobiline, aeroplanini, carriarmatini, cannoncini, robottini, missilini. E lui, invece, con la sua maglietta nuova, che gli dava prurito al collo, e le sue scarpette nuove, che gli facevano un male del diavolo, se ne doveva stare in un angolo a contemplare tanta gioia e a sgranocchiare il suo stupido torroncino.

Perché poi la Befana debba regolarsi in conformità della borsa dei genitori, Vittorino non l'aveva intuito che molto tardi. Aveva solo potuto, prima, constatare la cosa incredibile: prodiga coi ricchi e avara coi poveri, mentre avrebbe dovuto essere il contrario.

Erano tre anni ormai che metteva nella calza il bigliettino con la richiesta del trenino elettrico e gli erano stati portati sempre il torroncino, la maglietta, le scarpe e basta. Ma quest'anno le cose sarebbero andate diversamente. Che la Befana gli facesse pure i soliti « avvilenti » doni: il trenino lo avrebbe avuto lo stesso: se lo sarebbe comprato.

DI VITTORINO

Racconto di Salvatore Ascenzi

Era dal mese di marzo che stava raggranellando i soldi. Ci volevano cinquemila lire: tanto costava il trenino che aveva visto ai grandi magazzini. Una somma enorme, ma valeva la pena di sacrificare molte cose per avere il giocattolo. Un locomotore, un carro postale, tre carrozze viaggiatori, una carrozza-letti e tre metri di binario, una stazioncina, un ponticello, due passaggi a livello, due batterie e il comando elettrico: un autentico tesoro di trenino. E aveva cominciato a sacrificare la pizza della mattina, poi il tram. Se n'era andato a scuola a piedi ed era restato a pancia vuota fino all'ora di pranzo per dieci mesi, ma alla fine dell'anno era riuscito a mettere da parte l'intera somma.

Avrebbe potuto comprarselo già a Natale il meraviglioso giocattolo, ma aveva preferito aspettare la Befana: sarebbe stato più bello, perché avrebbe potuto ostentare anche lui un dono vero.

Sarebbe sceso in cortile con lo scatolone sottobraccio e avrebbe costruito lì, alla presenza di tutti, la sua ferrovia e si sarebbe goduto gli occhi stupefatti dei suoi amici nella contemplazione della corsa veloce del treno scintillante. Ecco cosa avrebbe fatto. Sicuro. E sarebbe stata la felicità.

Ma bisognava dirlo ai genitori? Era questa la domanda che lo assillava da più di una settimana, perché lui aveva compreso da tempo che tra i suoi genitori e la Befana c'era una specie di rapporto molto stretto, o meglio una autentica identificazione, e si sentiva perciò come in colpa per aver loro taciuto finora la sua intenzione: ed era un sentimento che forse si sarebbe poi ingigantito a metterli di fronte al fatto compiuto. Vittorino, certo, tutto questo lo elaborava nella sua piccola anima in un modo non così, diciamo, razionale, ma per mezzo di una sorta di pensiero che stava tra la ragione e l'istinto.

Decise di dirlo solo al padre, perché la madre poco prima di Natale aveva subito una ricaduta di quella sua malattia e certamente si sarebbe troppo dispiaciuta a scoprire che il suo bambino non aveva mai molto gradito i doni ricevuti. Sarebbe stato forse meglio non farne nulla, cioè lasciar perdere il trenino. Ma il desiderio di averlo era troppo forte. E poi, tanti sacrifici per niente? No, non era possibile. E si decise.

— Papà, — disse al padre, proprio l'antivigilia della Befana, — dovrei parlarti.

L'uomo era appena rincasato dopo una giornata spesa inutilmente all'ufficio di collocamento. Il lavoro al vecchio cantiere era terminato da una settimana e lui ancora non aveva trovato un altro posto. A soldi stava proprio male e per giunta la moglie era peggiorata e le medicine costavano maledettamente e il medico — non quello della mutua, che non se la cavava molto bene con la malattia « difficile » — costava anche lui. Sicché aveva la faccia scura e non si sentiva in vena di far discorsi.

— Che c'è? — brontolò perciò tetramente.

— Stavo pensando alla Befana, papà. — disse Vittorino.

Il padre si fece ancor più scuro in volto.

— Sì, sì; è proprio il caso di pensarci, hai ragione; — e si ricordò in quel momento che finora non ci aveva pensato affatto; e gliene dispiaceva, ma era assillato da cose tanto più gravi, che quel pensiero gli faceva quasi rabbia. « Che Befana e Befana », avrebbe voluto gridare battendo un pugno sul tavolino, « lasciami in pace, ho altro cui badare », ma strinse le labbra e socchiuse gli occhi quasi a voler penetrare un punto impossibile della parete.

— Io vorrei, — riprese Vittorino tutto d'un fiato, — un trenino elettrico che costa cinquemila lire. L'ho visto ai grandi magazzini.

Il padre lo guardò sbalordito. Se non fosse stato immobilizzato dallo stupore, avrebbe certo mollato al figlio un solenne ceffone. Cinquemila lire per un giocattolo!... E lui penava a strappare il pane ai mattoni, alla cofana e alla calce, non riuscendovi che molto di rado.

— Però, — aggiunse Vittorino, — i soldi, li ho io.

— Tu? E come? Come fai ad avere dei soldi tu?

— Li ho messi da parte... Senza la pizza e senza tram.

Il padre non capiva molto bene la cosa. Vittorino lo comprese e cercò di essere più chiaro.

— Sono dieci mesi che non compro più la pizza, la mattina, e che vado a scuola a piedi. Ora ho però le cinquemila lire per il trenino. Io te le dò, se vuoi, e tu me lo compri... O se non vuoi, me lo compro da me... Certo, anche la mamma sarà contenta...

Tacque perché il volto del padre aveva assunto la durezza della terra gelata. Chinò il capo e discese in cortile, da cui venivano le urla dei compagni tutti presi da un'accanita partita di calcio.

Ma era quasi sera. Faceva freddo. Una madre da una delle cento finestre del casermone popolare chiamava con un'insistenza petulante: « Mario, Mariooo! ». E i ragazzi poco dopo se n'andarono e il cortile divenne immenso e grigio come il cielo.

Vittorino ficcò le mani nelle tasche dei calzoni e avanzò imbronciato, scalciando i sassi, fino all'angolo opposto dove ardeva perenne una lampada sotto un'immagine dell'Assunta circondata da lapidine di « exvoto »: un'immagine che era lì dal tempo della guerra, da quando il casermone era stato risparmiato dai bombardamenti che avevano frantumato buona parte del quartiere.

Fissò la Madonnina dal collo lungo e il volto ovale tutto ripiegato sul Figliolo grassoccio, i cui occhi grandi e verdi sembravano sorridere al nulla, e sospirò. Restò lì immobile, senza riuscire a pensare qualcosa, finché il cielo si fece plumbeo e alcune delle cento finestre, ad una ad una, si illuminarono. Quindi si volse e attraversò di corsa il cortile e di corsa salì le scale di casa e piombò in cucina, uno stanzone grigio e squallido, dove l'unica cosa viva sembrava essere la goccia eterna del rubinetto che chioccolava nell'acquaio.

Vittorino trasse da un buco segreto sotto l'armadio la scatola del suo tesoro e l'aprì: un allegro mucchietto di monete da cinquanta e cento lire.

Portò la scatola al padre e gli disse:

— Papà, non lo voglio più, il trenino. Con questi soldi compra le medicine per mamma e non essere triste perché vedrai che guarirà.

Il padre guardò la scatola che il ragazzo gli aveva messo tra le mani, poi il volto sereno del figlio, quindi si soffiò il naso. Vittorino scappò dalla madre che l'accolse con un sorriso doloroso.

* * *

La mattina della Befana, Vittorino si svegliò come ogni anno agli allegri rumori del cortile: ai soliti strombettii e strimpellii di pianini e fisarmonichette, ai soliti spari di rivoltelle e fuciletti, alle solite grida di gioia. Contrariamente a quanto avrebbe potuto immaginare, si sentì anche lui pieno di gioia, in grado cioè di condividere quella degli altri; ed è poi lo stesso che provare la propria.

Si vestì svelto svelto e corse nella camera dei genitori per dare come sempre un bacio alla mamma. Il letto era però vuoto e accuratamente rifatto: la mamma si era dunque alzata; che fosse guarita improvvisamente?

La trovò in cucina, seduta accanto al marito, in estatica contemplazione di un trenino scintillante che correva sui binarietti disposti in cerchio sopra il tavolino. Il padre manovrava raggiante il comando elettrico; si alzavano e si abbassavano le sbarre dei passaggi a livello e il minuscolo convoglio marciava allegramente, passando e ripassando velocissimo sotto un ponticello bianco e dinanzi a una stazioncina dal tetto rosso.

Da Tolstoj a Pasternak

FASCINO DELLA FERROVIA NEL ROMANZO E NEL CINEMA RUSSI

di Domenico Loffredo

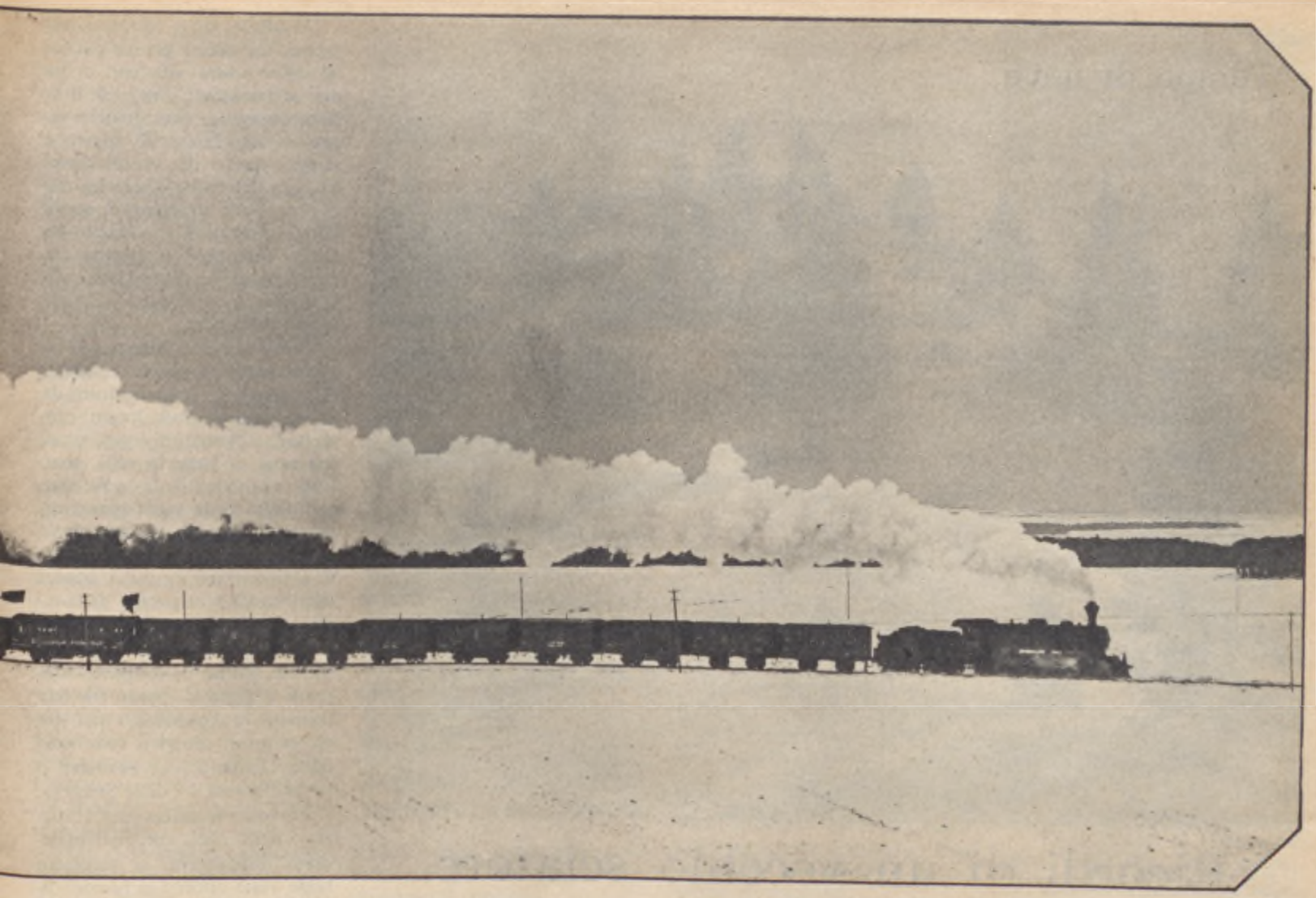
Già in « Anna Karenina » (siamo alla fine dell'800) Leone Tolstoj, che nel suo celebre romanzo ci dà attraverso lo svolgersi di una trama fortemente passionale una mirabile descrizione della società russa contemporanea, avverte il fascino della strada ferrata, ne utilizza abilmente la caratteristica atmosfera, la eleva a fondale assai spesso ricorrente delle scene più suggestive.

In una notte d'inverno è il treno « galeotto » che si snoda sulle gelide pianure tra Pietroburgo e Mosca a far conoscere i due sfortunati protagonisti, Anna e Wronsky. All'arrivo un povero « mugik » è stritolato dalle ruote della locomotiva, funesto presagio che graverà come ombra nera su quell'amore infelice fino al suo triste epilogo.

Un giorno infatti Anna, giunta al limite dello sconforto del suo animo tormentato e deluso, porrà fine ai suoi giorni gettandosi sotto i carri di un treno in manovra. Per uno strano destino la vicenda nasce e si conclude sulla strada ferrata (e non mancava a quel tempo nei cassetti delle gentildonne una piccola pistola dal manico di madreperla!) Nelle varie sequenze l'ambiente ferroviario è reso in maniera efficace e minuziosa, diremmo quasi pittorica. Le piccole stazioni sperdute dove il treno sosta sotto la tormenta, i fanali scialbi sui marciapiedi deserti, il verificatore incappucciato che cammina lungo le carrozze con la lanterna dondolante e batte sulle ruote il suo lungo martello, il vento che ulula d'intorno, la romantica suicida che giace esanime sulla massicciata, l'abito intriso di sangue, d'olio e di ruggine.

Se, come si può pensare, la ferrovia allora ancora « giovane », ancora « nuova » esercitava quel suo particolare fascino appunto perché tale, non doveva tuttavia cessare di sedurre la fantasia di vari autori anche in tempi successivi e fino ai giorni nostri, particolarmente in Russia, paese immenso dalle enormi distanze che si potevano percorrere soltanto con la « jienésnaia dorògа », la strada ferrata.

Passando dal romanzo al cinema, espressioni d'arte che



Le foto che illustrano il servizio sono scene del film « Il dottor Zivago » della M.G.M.

possiamo considerare complementari, ritroviamo il treno nel film sovietico « La ballata del soldato », ambientato nel periodo della seconda guerra mondiale. Lo ritroviamo questa volta non solo nel modesto se pur attraente ruolo di scenario ma anche, direi quasi, in quello di protagonista col battere cadenzato delle ruote sui giunti dei binari, con i fischi della locomotiva, con l'interminabile andare di centinaia di « véstry » di città in città, di borgo in borgo, nelle piccole e nelle grandi stazioni dello sconfinato territorio, tra abetaie verdi e pianure gelate. In un carro merci di quel treno un giovane soldato in licenza e una brava ragazza vivono la loro breve, delicata e patetica storia d'amore.

Anche Boris Pasternak, premio Nobel per la letteratura 1958, nel suo famosissimo «Doktor Zivago » (del quale abbiamo recentemente ammirato una bella riduzione cinematografica) non sfugge al fascino della ferrovia che nel romanzo è, si può dire, « di casa ». Nella storia d'amore di Juri e Lara, nella odissea di un « borghese » in una rivoluzione che solo in parte egli comprende, nella tragica diaspora di un gruppo di ragazzi cresciuti nel più drammatico periodo della moderna storia d'Europa, il treno e molto spesso di scena. « Il diretto delle cinque » è il titolo del primo capitolo dell'opera, Zivago padre si suicida gettandosi da un treno in corsa, è figlio di ferroviere il capo partigiano Antipov, nelle officine e nei depositi ferroviari maturano i fermenti della rivoluzione e si organizzano i primi « soviet ». In una stazione ferroviaria è ambientato il drammatico episodio che per la sua crudezza ricorda il « 93 » di Victor Hugo. Quello del reparto di cosacchi che appena disceso da un treno militare circonda un gruppo di disertori ma finisce per fraternizzare con questi. Un ufficiale si arrampica su un serbatoio anti incendio, tenta di parlare ai rivoltosi e ristabilire l'ordine. Il coperchio si ribalta e il malcapitato cade in modo tragicomico nella cisterna. L'infelice è massacrato a colpi di fucile e di baionetta mentre l'acqua si tinge di rosso.

Tutto in ferrovia si svolge l'avventuroso viaggio della famiglia Zivago da Mosca a Jiuratin negli Urali, attraverso la Russia sconvolta dalla guerra e dalla rivoluzione, in un titanico tentativo di far nascere dal caos e dal dolore un mondo nuovo. Nella versione cinematografica, che si avvale di una tecnica molto progredita e di uno splendido colore, i realizzatori hanno il merito di non avere minimamente trascurato ma forse esaltato l'apporto scenico della ferrovia a costo di ingentissime spese e grandi difficoltà, prima fra tutte quella di non poter girare in Russia per le note vicende politiche del romanzo. Le sequenze ferroviarie sono state riprese in Finlandia in una zona di frontiera con l'Unione Sovietica dal paesaggio invernale del tutto simile a quello russo. E' stata utilizzata una vecchia linea militare abbandonata, costruita al tempo della guerra del 1940. La direzione delle ferrovie finlandesi, il cui materiale di quel tempo non differiva sensibilmente da quello russo, ha messo a disposizione del regista David Lean tre carrozze da viaggiatori, trentadue carri merci e due locomotive a vapore funzionanti a legna, il tutto convenientemente restaurato e adattato. Questi convogli, che ricordavano un'epoca ormai vecchia di più di mezzo secolo, circolavano su quelle vaste pianure innevate tra la curiosità degli abitanti. La scena della corsa folle di quel treno da Mosca ai contrafforti degli Urali verso la Siberia, di giorno e di notte, attraverso pianure immense e laghi gelati, mentre la vecchia vaporiera sciorina nell'aria fredda un lungo pennacchio che ristagna come ovatta, resterà nel nostro ricordo come uno dei più affascinanti paesaggi ferroviari invernali che mai ci sia stato dato di ammirare.

■

Tempo di neve

Ricordi di un vecchio sciatore

Il mio primo contatto col Dopolavoro Ferroviario avvenne nell'inverno del 1947; ero stato lungamente costretto in casa da una malattia abbastanza seria e fastidiosa ed avevo un estremo bisogno di svago ed evasione.

Un mio collega d'ufficio mi aveva vagamente accennato ad alcune gite sulla neve, alle quali aveva partecipato con altri ferrovieri; una sera mosso da una certa curiosità e, soprattutto, dal desiderio di staccare una buona volta dal chiodo, al quale erano stati appesi per tanto tempo, i vecchi, magici legni che tante gioie mi avevano dato prima della mia forzata inattività, mi avviai verso la Sede del Dopolavoro di Roma, in via Bari.

In una stanza trovai grande animazione. Chini su di un tavolo due colleghi compilavano un elenco, attorniati da un gruppo di giovani — uomini e donne — che parlavano tutti assieme. Negli sguardi e nel modo di agire di ciascuno: gioia, salute ed uno schietto desiderio di aria libera.

Così, la domenica successiva, anch'io mi trovai stivato su di un vecchio « Dodge », residuo dell'ARAR, che arrancava in mezzo alla neve, sull'erta fra Celano ed Ovindoli, guidato dalla mano esperta, ma un po' tremebonda di un anziano conducente della « Trazione » distaccato per l'insolita ed avventurosa incombenza.

Sotto il tendone dell'automezzo eravamo una trentina, ma sembrava di essere almeno cento; un affastellamento di corpi umani infagottati in strani costumi, che rammentavano almeno tre Armate di terra, cielo e mare, costretti su panche dalle durissime scanalature, contornati di rigonfi sacchi alpini esalanti acuti sentori di mortadella, vino e cotolette fritte, appoggiati con il « comfort » che si può immaginare, su una catasta di sci e racchette in precario equilibrio ed in condizioni ancora più precarie.

Ma una volta su, nella luce e nell'aria, quale immensa gioia, quale prepotente desiderio di vita!

Anche quando la neve era molle e per nulla scorrevole, costringendoci ad un ingente consumo di candele stearíche da passare e ripassare sotto la suola degli sci e da scaldare con l'ausilio di improvvisati lucignoli ed altri moccoli di produzione propria, anche se qualche punta di sci, scassata in precedenti avventure, era stata rimessa a posto con l'ausilio di pesanti e ribadite fasce di latta che denunziavano lontano un miglio la loro provenienza dall'industria alimentare d'oltre oceano, nulla ci poteva togliere la gioia di quelle discese a perdifiato, sotto il benigno profilo delle montagne incappucciate di neve ed inondate dal sole.

La sera, mentre i sobbalzi del nostro mezzo di trasporto rammentavano con insistenza alle nostre indolenzite membra tutte le cadute della giornata, le nostre voci non desistevano dall'esprimere, con stonate ma schiette note la nostra felicità. Ed il coro rimbalzava ad ogni tornante della ripida strada verso Avezzano, dove, nelle ombre del crepuscolo, ci attendeva il trenino che ci avrebbe riportati a casa.

Da allora tanto tempo è trascorso, ma questa grande passione della nostra vita non ci ha mai abbandonati. Anche se il fisico comincia a dare qualche segno di stanchezza, lo spirito è sempre quello dei vecchi tempi ed ogni domenica d'inverno che ci è possibile strappare al quotidiano « tran tran », sfidando fatiche, intemperie e, perché no, anche qualche discussione con le donne di casa nostra, ci ritroviamo sulla neve.

Certo ora non siamo più ai tempi eroici, i vecchi residuati di guerra sono stati sostituiti da veloci pullman dalle lucenti cromature, i patitissimi legni, rigati dai sassi di tutte le valli, sono stati rimpiazzati da policromi sci, dalla tripla suola plastificata (potenza delle vendite rateali!) così come, ora, siamo portati a trascurare un po' i bonari treni locali e, a prezzo di complicate cabale tracciate con orari alla mano, riusciamo spesso, con un giorno di congedo, adoprato a guisa di ponte fra due festività, a spassarcela per tre giorni quasi completi sulle nevi delle Dolomiti, del Sestriere o — addirittura — della Svizzera.

Ed anche le casupole d'Abruzzo o delle Alpi, che, nell'immediato dopoguerra, ci accolsero tante volte attorno ai fumosi camini, hanno ceduto il posto a più moderne installazioni.

Ricordo la vecchia Casa Alpina del Dopolavoro Ferroviario di Bologna a Plan di Valgardena. Nei nostri primi avventurosi viaggi era ancora una baracchetta di legno, ora — attraverso tante stagioni — si è gradualmente trasformata in un accogliente edificio in muratura, con 80 letti, salone da pranzo e tavernetta- bar nello scantinato, mentre se ne progetta un ulteriore ampliamento.

Altri impianti attrezzatissimi sorgono in altre regioni montane: a Roccaraso, a Dobbiaco, a Bardonecchia; infine, in altre località vengono stipulate convenzioni con Enti od Albergatori per il soggiorno dei dopolavoristi con particolari facilitazioni.

Così, d'inverno come d'estate, un sempre maggior numero di ferrovieri e familiari può avvicinarsi al magico regno delle «bianche cime», ritemprando ed educando il fisico ed il morale nell'ancor schietto ambiente naturale che solo la montagna offre ai suoi fedeli.

Arnaldo PALCANI

Roberto Pianella, radioamatore

Il radioamatore è come un uccello che lancia il suo canto (nel nostro caso un messaggio, generalmente in inglese) in un bosco e spera che qualcuno gli risponda. Qualche volta questi messaggi-canto ad onde hertziane si incontrano nell'etere e si stabilisce il contatto tra due usignoli-radioamatori. L'emozionante sta nel fatto che il nuovo interlocutore captato al volo per le vie infinite del cielo può parlare dal palazzo di fronte come da una sperduta landa del mondo lontana migliaia di chilometri e intrattenersi in un dialogo a volte ameno, altre interessante, altre ancora concitato e allarmato.

Quest'ultimo caso è capitato la sera del 25 settembre scorso al radioaomatore i1-WRP, al secolo Roberto Pianella, Capo Gestione P.le Titolare dell'Agenzia Doganale F.S. Roma Termini-Aeroporto di Fiumicino, abitante nel popoloso quartiere di Centocelle a Roma.

Ecco il drammatico messaggio captato da Pianella: « Qui LU-9AGU. Signora Salinas molto grave. Occorre urgentemente catetere endocardico. Prego informare la Caritas Internazionale del Vaticano che darà informazioni del caso. Il messaggio mi è stato passato dalla Direttrice della Caritas di Città de Paranà, Maria Melida de Iturriza ».

Il mattino dopo dall'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Fiumicino, per diretto interessamento di Pianella che presta servizio proprio in questo scalo aereo, partiva su un jet della Swissair un apparecchio « Marca Pasos con catetere endocardico con destinazione Calle Monte Caseros 77 - Paranà - prov. Entre Rio-Argentina ».

Incuriositi da questo episodio di solidarietà umana, siamo andati a trovare chi ne è stato un protagonista sia pure intermediario. Pianella mi accoglie nel suo « secretum » — una vera e propria cabina radio — e mi illustra alcuni aspetti del suo hobby.

Nel caso tra i nostri amici lettori ci fosse qualcuno che voglia prendere in seria considerazione l'eventualità di diventare radioamatore, ecco alcune informazioni basilari: per prima cosa è necessaria la patente di operatore di stazione di radioamatore, che si consegue previo esame di idoneità davanti ad una Commissione costituita presso i Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni. E' questa la patente di abilitazione tecnica. Per impiantare la stazione radio è poi necessaria una particolare licenza rilasciata dal Ministero delle Poste, che consente di esercitare l'attività di radioamatore sotto il controllo dell'Escopost, del Ministero della Difesa e del Ministero dell'Interno. Il radioamatore deve rispettare insomma una « preoccupante » e abbastanza complessa serie di norme giuridiche e tecniche e pagare una tassa di circa 7000 lire annue.

Giustamente, Pianella registra, come d'obbligo, ogni collegamento effettuato sul Quaderno di Stazione rilasciato dall'A.R.I. (Associazione Radioamatori Italiani), quaderno che deve essere messo a disposizione delle autorità ogni volta che queste ne richiedano il controllo.

La parete della « cabina » di Pianella è tappezzata di particolari cartoline provenienti dalle parti più remote del mondo. Si tratta delle CSL (con questi radioamatori siamo in piena siglomania), ossia di cartoline di conferma di collegamento effettuato che i radioamatori si scambiano tra di loro dopo aver dialogato per radio.

Tra i radioamatori, ovviamente, c'è la gara a chi fa il maggior numero di collegamenti. I « records » del genere vengono riconosciuti e convalidati con diplomi ambitissimi. Pianella me ne mostra alcuni, tra cui il primo diploma in Italia del Malawi. Egli ha effettuato oltre 160 collegamenti e ne è soddisfatissimo. Senza dubbio molto interessante è il diploma del « Wireless Spaghetti Network Club ». Basta la parola spaghetti a chiarire il concetto di fondo. Il diploma è stato rilasciato da un club di 125 radioamatori sparsi in tutto il mondo e legati all'Italia (si tratta in genere di emigrati). Norma istituiva del club è che, ogni volta che i suoi componenti si incontrano, celebrano l'avvenimento all'insegna di un bel piatto di spaghetti.

L'hobby del radioamatore, infatti, nasce e si sviluppa all'insegna dell'amicizia senza frontiere. Hanno una loro organizzazione internazionale. Esiste anche una Organizzazione Internazionale di Radioamatori Ferrovieri, di cui Pianella fa parte.

Se questi sono gli aspetti divertenti e piacevoli del suo hobby, Pianella non dimentica di farmi notare come la sua attività di radioamatore può tornare utile in molte circostanze drammatiche, come abbiamo già visto. Mi mostra così l'attestato del Ministero delle Poste per essersi prodigato nel fare da ponte-radio tra le stazioni del Nord e del Centro Italia con la Sicilia per organizzare i soccorsi dopo il terremoto del gennaio 1968. La sua è stata nominata stazione ufficiale di radioamatore dei servizi di telecomunicazione di emergenza. E' una prestazione ufficiale per lo Stato, data ovviamente gratis. Questa funzione dei radioamatori è indubbiamente utilissima. Per esempio, mi dice Pianella, fu un radioamatore di Fiesole a lanciare l'allarme dell'alluvione a Firenze e a tenere il contatto con il resto dell'Italia durante la prima notte del disastro.

I radioamatori in Italia sono 4000. Negli USA sono 350.000, un numero di gran lunga superiore a tutti i radioamatori del mondo. I loro nomi, indirizzi e sigle sono raccolti in un elenco fitto fitto. Pianella ha così sotto di sé tutto il mondo e la sera, quando accende l'apparecchio radio e si getta alla « caccia » di collegamenti, gli può capitare di tutto: di captare l'SOS di una nave nell'Atlantico come i segnali di un'astronave. La « Mappa azimutale centrata su Roma » e la « Radio amateurs prefix map of world » appese alla parete rendono bene l'idea di questa possibilità e di questa speranza. Dico speranza perché in genere i messaggi captati, per quanto provenienti dalle più lontane plaghe del mondo, sono di uomini pacifici e felici di comunicare con un altro uomo « lanciando » un messaggio di amicizia.

Un hobby indubbiamente interessante. Ma quanto costa? Il pizzico di maliziosa curiosità implicito nella domanda si smorza contro il cortese diniego di Pianella che preferisce cambiare discorso.

Arnaldo LIBERATI

Roberto Pianella al lavoro alla sua ricetrasmittente.

a cura di A. Maussier

Tra conti e documenti

Rispondiamo molto volentieri a chi segue le nostre modeste note su queste colonne anche se a volte, come nel caso del C. Staz. P.le Aurelio Faiazzo, siamo costretti a dare informazioni delle quali dovranno servirsi le nostre... vedove.

Ci scrive infatti il collega in pensione per chiedere quale procedura debba seguirsi e quali documenti debbano essere prodotti nel deprecato caso della morte di un dipendente in servizio od in pensione.

Sinora, malgrado ogni buona volontà, in tali casi purtroppo, il difficile non era morire (cosa in genere estremamente facile) ma ottenere subito la pensione da parte della vedova.

Ora invece la legge è venuta in aiuto a tutti (vedove ed impiegati addetti) stabilendo una procedura di grande semplicità.

In luogo dei documenti necessari, per il passato, è sufficiente ora dichiarare quei dati e quelle circostanze per provare i quali erano necessarie file agli sportelli dell'anagrafe, atti notori etc. Ora basta presentarsi con un documento di riconoscimento alla Sede Compartimentale e riempire un modulo che riportiamo in fac-simile nella pagina accanto. Coloro che non risiedono nelle città sedi di compartimento possono presentarsi al Capo dell'Impianto ferroviario più vicino al quale potrà essere richiesto il modulo che però dovrà essere firmato dinanzi al Segretario Comunale, al Cancelliere o al Notaio.

Il modulo di cui parliamo non è indispensabile, ma se ne consiglia l'uso ad evitare che le dichiarazioni vengano rese in maniera difforme, pregiudicando in definitiva le finalità della legge ed obbligando poi i competenti uffici ad instaurare lunghi ed inutili carteggi a tutto danno delle vedove.

Nulla vieta quindi che il contenuto dello stampato che riproduciamo venga copiato su un qualsiasi foglio di carta semplice (a proposito: qualunque domanda o documento in materia di pensione *non* ha bisogno della carta bollata) e venga poi firmato in presenza del Segretario Comunale, del Cancelliere o del Notaio — per le città dove non c'è la sede di Compartimento — o davanti ad un impiegato o funzionario della Segreteria Compartimentale o dei Servizi centrali. La domanda in questione è utile anche per la liquidazione della buonuscita.

Cogliamo l'occasione per rispondere anche ad un altro collega, il Macch. di 1ª Cl. a.r. Marchetti Socrate il quale chiede chiarimento in merito ai criteri seguiti per la valutazione, in pensione, delle competenze accessorie.

Senza dilungarci in complicate spiegazioni teoriche facciamo subito un esempio (vedi sotto):

Calcolo per la determinazione della base pensionabile:

Stipendio annuo L. 712.500 +
Compet. access.
(1/10 di L. 712.500)

$$\text{L. } 71.250 \times \frac{27}{36} = \text{L. } 53.437$$

Base pensionabile L. 765.937

Ora calcolando il 78% di tale base pensionabile (corrispondente ad una durata di servizio di 36 anni) avremo che la pensione corrisponde a L. 597.430 da arrotondarsi a L. 597.500.

Osserviamo subito due cose:

1) A tale importo andrebbe aggiunto il 60% (30 + 30) perché la pensione è stata calcolata sullo stipendio in vigore al 31.12.1964;
2) La quota per competenze accessorie è stata valutata, come per il passato, nella misura di 1/10.

Nel caso di pensione calcolata su stipendi conglobati, per chi volesse divertirsi a fare calcoli, allo stipendio di L. 712.500 dovremmo sostituire quello di 1.234.250. *Nulla possiamo dire per la quota a titolo di competenze accessorie essendo la questione ancora alla decisione degli organi superiori.*

Sappia il collega a riposo che al momento in cui scriviamo, sono state già riesaminate oltre 50 mila partite di pensione e che se quelle con le competenze accessorie ancora non sono riliquidate, ciò non dipende dalla « biasimevole lentezza » con la quale opera il competente ufficio ma da una controversa questione di carenza legislativa che non fa assolutamente carico all'Azienda F. S.

	calcolo per il servizio utile		calcolo per le c.a.
Conduttore esonerato il		28.3.67	28.3.67
assunto il		28.3.40	28.3.40
durata del servizio	a.	27	a. 27
servizio militare	a.	3	
servizio utile	a.	30	
campagne di guerra	a.	3	
1/10 sul servizio di ruolo	g. m. a.	12.8. 2	
Totale	g. m. a.	12.8.35	
arrotondato	anni	36	

DIREZIONE GENERALE F.S.
SERVIZIO PERSONALE PENSIONI
ROMA

Io sottoscritta ..... nata a .....

il ..... residente in .....

Via ..... vedova di .....

titolare del libretto di pensione n. ..... (1), rivolgo istanza allo scopo di ottenere la pensione di riversibilità;

A tal fine dichiaro:

A) di avere contratto matrimonio con mio marito .....

a ..... il ..... ;

B) che la mia famiglia — residente come innanzi detto — alla morte di mio marito, avvenuta il ..... a .....

oltre al medesimo ed a me era composta dalle seguenti altre persone:

1) ....
cognome e nome — paternità

luogo e data di nascita — relaz. di parent. — stato civile

2) .....

3) .....

4) .....

5) .....

C) che, oltre ai predetti, mio marito non ha lasciato altri figli legittimi o legittimati, adottivi, affiliati, naturali riconosciuti, nè discendenti minorennio non coniugati di figli predefunti (2);

D) che il defunto ha / non ha lasciato testamento;

E) che tra me e mio marito non è mai intervenuta sentenza di separazione personale passata in giudicato, pronunciata per mia colpa o di entrambi e che abbiamo convissuto sino all'ultimo periodo di vita (3);

.....

.....

.....

F) che non godo di altra pensione a carico dello Stato o di Enti Pubblici e che non presto opera retribuita presso l'Amministrazione dello Stato o di Enti Pubblici (4);

.....

.....

.....

G) che anche i miei figli minori si trovano nelle condizioni suddette (4);

.....

H) di conservare la patria potestà sui minori compartecipi;

I) di essere cittadina italiana.

Dichiaro che quanto contenuto nella presente istanza corrisponde al vero e di essere stata ammonita dal Funzionario che riceve questa mia dichiarazione sulla responsabilità penale in caso di dichiarazioni mendaci.

Chiedo che la pensione mi sia pagata presso .....

.....

(Firma)

.....

AUTENTICAZIONE

Io sottoscritto .....
cognome — nome — qualifica

attesto, ai sensi dell'art. 2, 4 e 20 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, che il dichiarante Sig. .....

la cui identità personale mi risulta (5) .....

.....

ha sottoscritto in mia presenza nella sede (6) .....

.....

la istanza e le dichiarazioni di cui sopra, previa ammonizione da parte mia circa le responsabilità penali cui può andare incontro in caso di dichiarazioni mendaci.

La istanza e le dichiarazioni vengono effettuate in esenzione dal bollo, a richiesta dell'interessato, per gli usi consentiti dalle vigenti disposizioni di legge (art. 32 della tabella annessa al D.P.R. 25 giugno 1953, n. 492).

(data) (timbro) (firma per esteso)

.....

NOTE

1) Cancellare nel caso di dipendente morto in servizio;
2) Anche di eventuali precedenti matrimoni;
3) In caso contrario indicare gli estremi della sentenza o i motivi della mancata preconvivenza;
4) In caso diverso indicare a carico di quale Ente sia la pensione, l'importo ed il numero del libretto o presso quale Amministrazione la vedova o gli orfani prestino la propria opera;
5) Indicare gli estremi del documento di identificazione esibito;
6) Indicare la sede dell'Ufficio.

Impianti minori

Canne della Battaglia

È un impianto davvero minore, trattandosi di una semplice fermata impresenziata sulla linea Barletta-Spinazzola, a 12 Km. dalla città della disfida, che serve due distinte categorie di viaggiatori: i contadini che coltivano i rigogliosi vigneti della zona ed i turisti, più stranieri che italiani i quali, appassionati di archeologia, desiderano vedere « in loco » come e perché Caio Terenzio Varrone, pur superiore per numero di armati, buscò per sè e per Roma la più grande sconfitta della storia ad opera dell'astuto cartaginese Annibale il 2 agosto del 216 a.C.

L'ingegnere che tracciò la strada ferrata ebbe la mano felice stabilendo una fermata proprio sul luogo che costò la vita al Console Lucio Emilio Paolo ed a circa 48.000 romani. Parlando di loro lo storico Polibio, che insieme a Livio ha descritto minutamente lo svolgersi della tremenda battaglia, dice che « uomini valorosi furono e degni di Roma ».

A circa un chilometro dalla fermata si possono visitare i resti dell'antica cittadina di Canne ed il vasto sepolcreto annibalico; a distanza più breve esiste un interessantissimo Museo cannense in cui si ammirano vasi in terracotta, colonne romane e utensili antichissimi, oltre ad un pregevole plastico descrittivo della famosa battaglia.

Una tradizione consolidatasi nel tempo vuole i barlettani ed i canosini a Canne della Battaglia per trascorrere lietamente il Lunedì dell'Angelo, la Pasquetta, all'ombra di Annibale... e soprattutto del folto boschetto sulla destra del vicino Ofanto; non meno di seimila gitanti si sparpagliano dappertutto e la sera al rientro alla stazione sembrano davvero i resti di un esercito in ritirata disordinata.

Vito METERANGELO

NOTIZIE PER VOI

Il Consiglio di Amministrazione si è espresso favorevolmente in merito a numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra cui:

Promozioni a Direttore Centrale di 1ª classe dell'ing. Mario Maroni, dr. Pasquale Lazzaro, dr. Cesare Cuturi, dr. Antonino Mocci e, a Direttore Centrale, dell'ing. Luigi Frunzio, l'ing. Giuseppe Blasi e lo ing. Angelo Paladini;

Nomina di 70 medici fiduciari effettivi di reparto che andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti nei vari Ispettorati Sanitari della Rete;

Graduatoria di merito degli allievi della Scuola professionale ferroviaria;

Graduatoria di merito del concorso a posti di A. Macchinista in prova per i Compartimenti di Torino, Roma, Milano e Reggio Calabria;

Graduatoria di merito del concorso a 14 posti di Ispettore di 1ª classe con decorrenza 1.1.1968;

Graduatoria di merito del concorso a posti di Conduttore in prova per il Compartimento di Roma;

Graduatoria di merito del concorso a posti di Manovale, riservato agli Assuntori, per il Compartimento di Roma.

Graduatoria di merito del concorso a posti di Carpentiere i.p.

Bando del concorso interno a 7 posti di Ispettore di 1ª classe;

Composizione e funzioni degli organi del Dopolavoro Ferroviario e concessione di agevolazioni alle istituzioni dopolavoristiche ai sensi della legge 668/1967;

Proroga del soprassoldo giornaliero ai dipendenti trasferiti impossibilitati ad effettuare materialmente il trasloco;

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

DECENTRAMENTO

Si indicano qui di seguito alcune importanti innovazioni circa il decentramento di competenze per materia recentemente disposto.

I trasferimenti del personale degli uffici e dell'esercizio con qualifiche di livello «C» e inferiore, che non comportino il conferimento della titolarità dell'Impianto, vengono disposti — nell'ambito divisionale — dai rispettivi Capi delle Divisioni anziché dai Direttori compartimentali.

I premi eccezionali trimestrali in favore dei verificatori saranno approvati dai Capi delle rispettive Divisioni Materiale e Trazione; quelli in favore degli operai qualif. di 1ª cl. utilizzati in mansioni promiscue (di addetti alla manutenzione degli impianti ed alla guida degli automezzi per il trasporto di personale e di materiali) dai Capi delle Divisioni I.E. ai quali è altresì demandata la competenza di approvare i premi eccezionali semestrali per gli operai qualif. di 1ª cl., per gli operai qualif. utilizzati in mansioni di capi turno nelle S.S.E. e per gli operai specializzati utilizzati, in posto di pianta, quali capi turno delle S.S.E. pilota con gruppi rifasatori.

Le proposte di assegnazione del premio di operosità, al personale direttivo ed a quello «A» e «B» di concetto delle divisioni di esercizio, saranno trasmesse ai Direttori dei Servizi competenti senza il preventivo parere dei Comitati di esercizio. Sui ricorsi relativi all'assegnazione dei premi di operosità, disposta dai Capi Divisione o di Unità equiparate, è competente a decidere in via definitiva il Direttore Compartimentale.

In materia di concessione in proprietà degli alloggi F.S., la facoltà di decidere sulla proponibilità o meno del ricorso alle Commissioni regionali è demandata ai Direttori compartimentali (sempre che le Commissioni Provinciali non abbiano apportato una riduzione superiore al 20% alle stime dell'Azienda).

NUOVE TESSERE MODELLO AT E BT

Le nuove tessere modello At e Bt, a seguito di sopravvenuti impedimenti di carattere internazionale, non saranno valide ai fini dell'espatrio. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, in attesa della soluzione della questione da parte del Ministero degli Esteri, ha disposto che all'atto del rilascio delle nuove tessere vi sia apposta la dicitura «non valida per l'espatrio».

DORMITORI PER IL PERSONALE

Allorché per esigenze di servizio si rendesse necessario concedere ad un agente di pernottare in via continuativa in un dormitorio, i Capi delle Divisioni Movimento e Trazione competenti potranno rilasciare l'autorizzazione dopo aver accertato che non venga arrecato pregiudizio alle esigenze di pernottamento del personale di condotta e di scorta dei treni. Ove sopraggiunte esigenze di servizio lo rendessero necessario, tale autorizzazione potrà essere tempestivamente revocata.

VACCINAZIONE ANTINFLUENZALE

Il Servizio Sanitario ci prega di portare a conoscenza di quanti si erano prenotati per la vaccinazione antinfluenzale che il vaccino verrà distribuito nella seconda quindicina del corrente mese di gennaio.

Il ritardo verificatosi quest'anno nell'attuazione del programma della campagna antinfluenzale è stato motivato dal fatto che, in relazione alla epidemia influenzale verificatasi all'estero e che potrebbe nei prossimi mesi estendersi anche in Europa, il Ministero della Sanità ha raccomandato che gli Istituti vaccinogeni italiani preparassero e mettessero in commercio l'apposito vaccino specifico contro detta forma epidemica, il cui virus, unico, è stato isolato.

Detto vaccino sarà consegnato alla nostra Azienda a partire dal 15 gennaio corrente.

Allo scopo di facilitare l'attuazione della campagna si raccomanda a tutti i dipendenti che si sono prenotati per la vaccinazione di presentarsi puntualmente nel giorno e nell'ora stabiliti, che verranno, come al solito, tempestivamente comunicati.

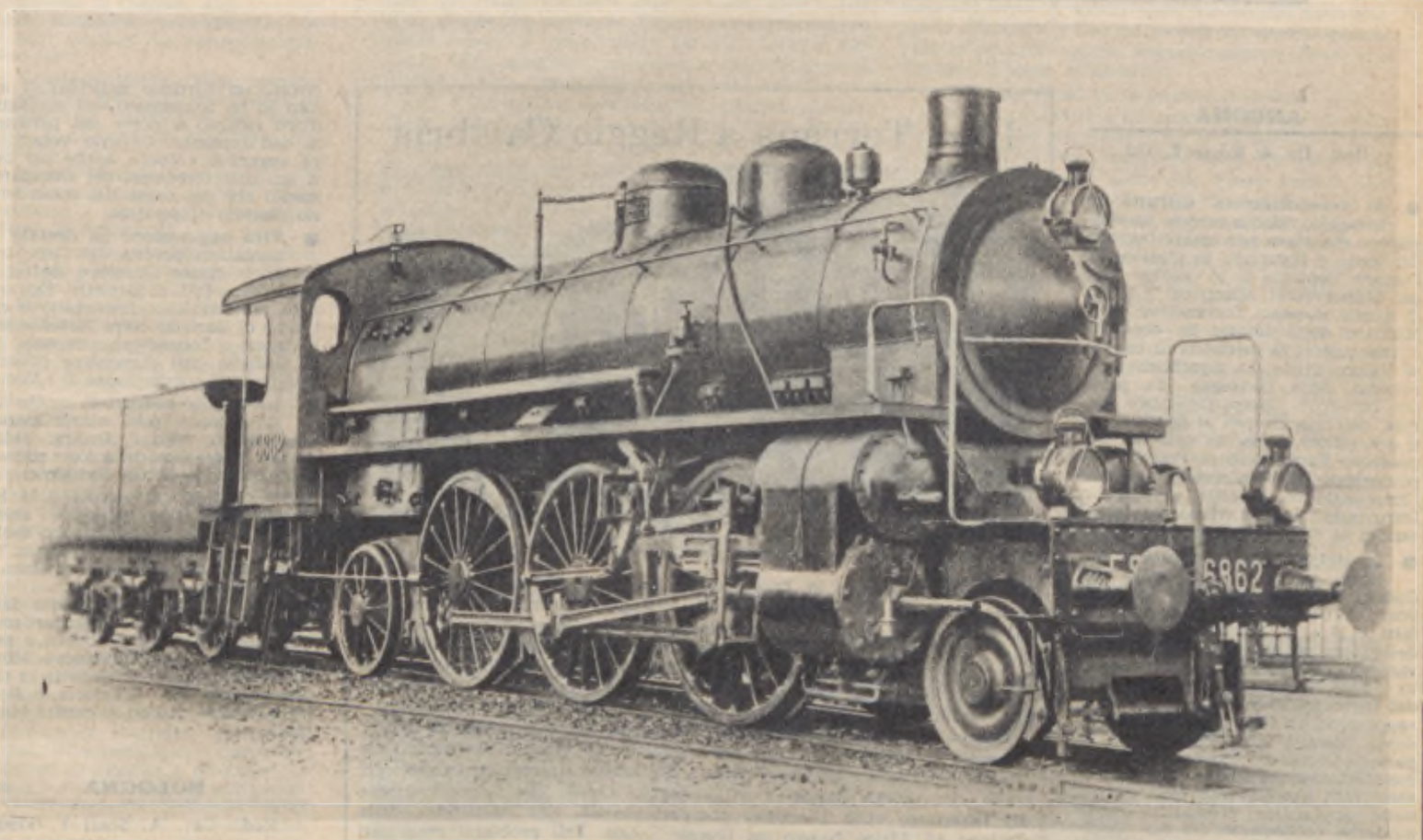
DEPOSITO GRATUITO DEL BAGAGLIO

Gli agenti in viaggio di servizio che utilizzano il nuovo biglietto a libretto (mod. Ci 178) possono depositare gratuitamente nelle stazioni il piccolo bagaglio dietro presentazione del biglietto stesso.

AGEVOLAZIONI PER RAPPRESENTANTI SINDACALI

In occasione di riunioni indette per l'esame di problemi riguardanti il personale gli agenti che esplicano attività sindacali devono essere considerati «presenti in servizio» anziché in «assenza giustificata» e fruire pertanto delle competenze ordinarie e accessorie, normalmente corrisposte durante il congedo ordinario. Ove la giornata della riunione coincida con un riposo comunque spettante agli agenti interessati, dovrà essere accordato un corrispondente recupero. Nel caso in cui alle suddette riunioni siano chiamati a partecipare, per espressa disposizione dell'Azienda, rappresentanti di organi sindacali periferici, residenti in altra località, potrà essere loro corrisposta anche l'indennità di missione per il tempo strettamente necessario per la partecipazione alla riunione e per quello del viaggio di andata e ritorno.

130 ANNI DI LOCOMOTIVE



680 FS

Caratteristiche della locomotiva gruppo 680 FS

Anno di costruzione del prototipo	1907
Casa costruttrice del prototipo	Breda-Milano
Rodiggio	1-3-1
Diametro delle ruote motrici (mm.)	1850
Potenza (CV)	1100 (II serie 1150)
Pressione caldaia (atm.)	16 (II serie 14)
Velocità max (km/h.)	110
Peso in servizio escluso tender (tonn.)	70 (II serie 72)

Il 1° luglio 1905 le linee delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula venivano riunite in un unico complesso statale (FS) con uno sviluppo di 10557 chilometri ed una dotazione di circa 3000 locomotive.

Con l'esercizio di Stato vennero riuniti a Firenze gli uffici per lo studio di nuove locomotive a vapore e si avviò un vasto ed organico programma di costruzioni di nuovi tipi e di unificazione di quelli ereditati dalle cessate Società.

Per i treni diretti pesanti della Roma-Firenze e della Roma-Cassino-Napoli, per i quali le 630 avevano mostrato di non essere adatte, fu studiata una locomotiva a doppia espansione, di elevate prestazioni, con rodiggio 1-C-1 e carrello italiano.

Per ottenere un'elevata potenza (1100 CV) fu necessario adottare una caldaia, comune al gruppo 470, con forno di tipo allargato, e quindi un rodiggio (Praire) con un asse portante posteriore al disopra del quale si potesse estendere il focolaio. Il meccanismo era con disposizione asimmetrica, cioè con i due cilindri ad alta pressione da un lato e i due a bassa dall'altro, soluzione che aveva già dato buoni risultati nelle 500 RA (poi 670 FS), prime locomotive italiane compound a 4 cilindri. La pressione di lavoro, fissata in 16 kg cm² fu ridotta nella seconda serie, per motivi di manutenzione, a 14 kg/cm².

Le 680, con 15 tonnellate per asse nella prima e 15,4 nella seconda serie ed una velocità massima di 110 chilometri l'ora, furono per lungo tempo tra le locomotive più pesanti e veloci della Rete. Una di esse, la 6801, trainando un treno speciale di 210 tonnellate, effettuato il 23.9.1907 per i partecipanti al Congresso della Società delle Scienze in Parma, raggiunse tra Parma e Piacenza la velocità, notevole per quei tempi e soprattutto per quegli armamenti, di 120 chilometri l'ora.

Il tender d'origine, a tre assi, fu sostituito verso il 1914 con uno a carrelli di tipo standard con capacità di 22 metri cubi d'acqua e 6 tonnellate di carbone.

Tra il 1916 ed il 1920 si provvide all'applicazione sistematica del surriscaldatore FS che, con alcune varianti al dispositivo di scappamento, permise di ottenere nelle 680 trasformate in 681, oppure in 682 con variazione del diametro dei cilindri ad alta pressione, un aumento di potenza continua del 15% circa (1270 CV a 75 km/h).

Le 685 equipaggiate con distribuzione a valvole Caprotti e preriscaldatore assunsero la denominazione di S685. Dotate di una potenza di 1350 CV, esse potevano marciare ad una velocità massima di 120 chilometri l'ora.

Renzo MARINI

---

* Alcuni dati contenuti in questa puntata di « 130 anni di locomotive » sono stati gentilmente forniti dall'Ing. Bruno Bonazzelli.

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso T. 370

● **A riconoscimento dell'atto** di coraggio, valso a salvare un viaggiatore che stava per essere travolto dal treno e compiuto in stazione di Pescara Centrale il 16 ottobre 1966 dai Manovratori Appignani e Pucci di quella Rimessa Locomotive, l'On. Ministro degli Interni ha concesso ai due Agenti la medaglia di bronzo al Valore Civile. La significativa cerimonia della consegna, da parte del Direttore Compartimentale ing. Poli, dell'onorificenza ai due insigniti è avvenuta presso la sede del Dopolavoro Ferroviario di Pescara nel pomeriggio dell'11 dicembre u.s., con l'intervento di Autorità cittadine e ferroviarie. Ancora vivissime felicitazioni ai due coraggiosi Agenti.

● **La Befana 1969 è arrivata** in anticipo per i giovani ospiti dei Collegi dell'Opera di Previdenza di Porto S. Giorgio e di Senigallia. Infatti il 17 e 18 dicembre u.s., prima della lieta ed attesa parentesi delle vacanze Natalizie, essi hanno ricevuto i doni, che sono stati consegnati dal Direttore Compartimentale e da rappresentanti dell'Opera di Previdenza. Sentita ed attiva è stata la partecipazione dei giovani; infatti le manifestazioni si sono svolte in una atmosfera gioiosa, resa elettrizzante dalle applaudite prestazioni delle moderne orchestrine dei due Collegi, ed al Collegio femminile di Senigallia accompagnati da ben riusciti cori di un gruppo delle giovani allieve, mentre alcune di esse si sono prodotte in simpatiche scenette, piene di brio. Presepi, alberi natalizi e addobbi delle aule di studio e delle sale di trattenimento sono stati allestiti, con molto spirito di inventività, dalle giovani e dai giovani, suscitando ammirazione e compiacimento da parte dei visitatori. Ai ragazzi, che ora hanno ripreso gli studi, l'augurio di buona continuazione dell'anno scolastico e di potere conseguire risultati felici negli studi.

● **Degne di rilievo** e di lode l'atto di onestà compiuto il 4 dicembre u.s. dall'Operaio Qualificato di 1ª cl. Primo Girolami dell'Officina Locomotive di Foligno, il quale, avendo rinvenuto, mentre era solo e non visto da alcuno, nei pressi degli spogliatoi dell'impianto una catenina d'oro con relativa medaglia, l'ha prontamente consegnata al personale di guardia in servizio alla portineria dell'Officina.

● **A soli 21 anni** la signorina Maria Luisa Lucchetti, figlia dello Applicato Emilio Lucchetti della locale Divisione Materiale e Trazione, ha brillantemente coronato i suoi studi, conseguendo la laurea in materie letterarie all'Università di Urbino, con punti 110 e lode, a seguito della discussione della tesi sul tema: «Materiale artistico anconetano nelle note di D. L. Oretti».

Felicitazioni ed auguri vivissimi alla Neo Laureata e congratulazioni ai fortunati genitori.

● **Rallegramenti vivissimi** ed auguri cordiali all'Ispettore Capo dott. ing. Luigi Coroneo della Divisione Movimento, ed alla sua gentile consorte, che hanno coronato il loro sogno di amore ed intrapreso un lungo viaggio di nozze.

● **Vivissimo cordoglio** ha suscitato fra i ferrovieri di Ancona la scomparsa, avvenuta il 3 gennaio, a soli 45 anni, per improvviso malore in attività di servizio, dal Coad. Capo Orfeo Serenelli degli Uffici della Divisione Impianti Elettrici. Amici e colleghi hanno resa testimonianza di affettuosa stima, partecipando numerosissimi ai funerali. Alla desolata vedova ed alla figlia dell'amico Serenelli vadano le sincere condoglianze anche a mezzo di «Voci».

Un gravissimo lutto ha colpito il nostro redattore capo ed amico Alberto Ciambricco: è morto suo padre, Umberto Ciambricco, vecchio ferroviere, uomo d'antico stampo semplice e generoso che in una esistenza spesso dura aveva saputo offrire al lavoro come alla famiglia ogni sua migliore energia. Tra l'altro era socio fondatore della Cooperativa ferrovieri fabrianese, a cui aveva dedicato in tempi passati una fervida attività.

Ad Alberto Ciambricco e a tutti i suoi familiari porgiamo i sensi del nostro fraterno cordoglio.

L'on. Terrana a Reggio Calabria

Il Sottosegretario ai Trasporti on. prof. ing. Emanuele Terrana ha riservato la sua prima visita ufficiale a Reggio Calabria. Accompagnato dal Capo della Segreteria particolare, dott. La Rosa, è stato ricevuto alla stazione di Villa S. Giovanni dal Direttore Compartimentale ing. Ippolito, dai Capi Divisione d'Esercizio e da altre autorità ferroviarie, civili e militari. Da Villa S. Giovanni il Sottosegretario si è portato alla Sede della Direzione compartimentale dove gli sono stati prospettati i complessi e delicati problemi ferroviari regionali che vanno dal potenziamento e ammodernamento delle stazioni di Villa e di Reggio alla eliminazione della «cortina di ferro» del lungomare reggino (tralicci del tratto elettrificato Reggio Centrale-Reggio Lido), alla sopraelevazione del fabbricato della Direzione compartimentale, alla costruzione della stazione ad Africo Nuovo sul litorale jonico. Tali problemi sono stati successivamente discussi nel corso di una conferenza stampa concessa ai giornalisti reggini. La visita dell'on. Terrana è stata favorevolmente commentata in tutti gli ambienti cittadini e calabresi e si è certi che il giovane Sottosegretario si adopererà col migliore impegno per la soluzione dei problemi ferroviari della Calabria.

BARI

Red.: V. Meterangelo T. 2535

● **Il viaggio del Papa** a Taranto ha richiamato nella città bimamare un grandissimo numero di viaggiatori. Sono stati opportunamente rinforzati molti treni che hanno consentito agevolmente ai pellegrini di giungere per tempo al Centro Siderurgico dell'Italsider, dove S.S. Paolo VI ha celebrato la Messa la notte di Natale fra gli operai.

● **Alla stazione di Grassano** è stato recentemente attivato l'impianto ACE. L'opera ha migliorato notevolmente le condizioni di sicurezza ed ha snellito il lavoro della Stazione.

● **Il titolare di Metaponto** Capo Stazione Principale Mario Morellina è stato trasferito ad Ancona a posto di 1° Aggiunto. Giungano all'amico Mario gli auguri di buon lavoro e di buona fortuna nel più importante incarico ricevuto.

● **Alla stazione di Brindisi** si è svolta una simpatica cerimonia in occasione del collocamento a riposo del Manovratore Capo Amerigo Scoccimarro. Superiori, colleghi ed amici si sono stretti intorno al neo pensionato al quale il Titolare C.S. Superiore dott. Ricchiuto ha rivolto un cordiale indirizzo di saluto ed ha consegnato una medaglia d'oro ricordo a nome del personale dell'impianto. Uniamo volentieri gli auguri di «Voci», anche per tutti gli altri ferrovieri del Compartimento che nel corso del mese hanno lasciato il servizio.

● **Viva impressione** ha destato la immatura perdita del Capo treno di 1ª classe Giuseppe Battaglia del Nucleo P.V. di Barletta. Egli era noto nell'ambiente ferroviario e cittadino di Barletta come fervente sindacalista e Consigliere comunale. Alla famiglia così duramente provata porgiamo le condoglianze di «Voci».

● **La nostra solidarietà** anche all'Assistente p.le e all'Operaio specializzato Vito e Stefano Balzano per il decesso della loro adorata madre. Condoglianze vivissime.

● **Per i figli dei ferrovieri** la Befana è stata puntuale anche quest'anno. Cerimonie si sono svolte in tale occasione a Bari, Foggia, Taranto, Brindisi, Barletta, Potenza e altri Impianti.

A Bari è stata solennizzata dalla presenza del Direttore Compartimentale, del prefetto dr. Novello e gentile signora, dell'Arcivescovo Mons. Niccodemo, del dr. Fizzarotti, in rappresentanza della Provincia, e di altre Autorità. Auguri ai nostri bimbi felici.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi T. 3350

● **Sul binario 10** è arrivato addirittura un treno popolare, questa volta: ben 126 ragazzi, figli di ferrovieri appartenenti ai DLF di Ferrara, Lugo, Monselice, Ravenna e Rimini hanno partecipato ad una nuova gara, la gara delle migliori pagelle 1967-68 per scuole elementari e medie. Punteggio minimo: 70 su cento, naturalmente a giugno. Tutti i 126 partecipanti sono stati meritatamente festeggiati al termine di un buon pranzo; 60 sono i concorrenti premiati (un libro ricordo ciascuno) ed i primi 8 hanno avuto in dono anche un assegno bancario. Complimenti agli iniziativisti ferraresi e 126 «bravo» agli istruitissimi piccoli dopolavoristi.

● **Vittorio Ferriani,** Op Q. 1ª cl. IE, ha preso confidenza con questa rubrica e torna oggi sul binario 10 per segnalare il primogenito Augusto il quale, frequentando con pieno profitto il IV anno per perito elettronico, ha meritato per la quarta volta la massima borsa di studio statale, con tanto di felicitazioni personali del Ministro della P.I., alle quali uniano quelle di «Voci».

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini T. 56310

● **A cura della «Editrice** dei Quattro» di Latina è stato pubblicato un volumetto di liriche di un giovane poeta-ferroviere, Antonio Satta, Segretario Principale presso la Segreteria Compartimentale.

Il volume che si intitola «Uomini, pietre, sole», presentato dalla poetessa Loredana Silvestri, propone

47 poesie di diversa ispirazione e di ammirevole ritmo, scritte negli ultimi due anni.

● **Discutendo brillantemente** col prof. Mario Lo Monaco la tesi «Modificazioni in corso nei caratteri e negli hinterlands dei porti del Mezzogiorno italiano» si è laureata con ottima votazione in Economia e Commercio Maria Stella Berutti, amata figliuola del Capo Reparto Movimento di Cagliari, Aldo .

Alla simpatica neo-dottoressa ed ai suoi genitori le nostre congratulazioni!

● **Graziano Madau, figlio** dell'Assistente Principale della Stazione di Macomer Salvatorico, ha conseguito il diploma di geometra. Auguroni!

● **Marcia Nuziale per Ada** Naimoli, figlia del Controllore di 1ª classe Gerolamo, e per il sig. Carboni Salvatore. Felicitazioni!

● **Sono nate a Iglesias** Cristiana Verde, figlia del Capo Stazione 1ª classe Giuseppe e a Macomer Tania Favini, figlia dell'Assuntore Umberto Favini. Auguri!

● **Mades Masia, figlia** dell'Assuntore Titolare di Bonorva Paolico, sta frequentando con profitto il 4° anno di ragioneria usufruendo delle «mezze tasse» acquisite lo scorso anno. Di recente ha dato prova d'essere brava anche nello sport. Infatti detiene il primato regionale juniores del lancio del disco. Alla brava studentessa giunga l'augurio di altre soddisfazioni.

● **L'artistica coppa posta** in palio dal Presidente della Regione Autonoma della Sardegna nel concorso indetto per le «stazioni fiorite» è stata consegnata al Titolare della Stazione di Macomer, Capo Stazione Principale Giovanni del Piano, nel corso di una simpatica manifestazione svoltasi nel Cine Teatro Adriano. Sono stati premiati anche i Titolari di Chilivani, Sant'Anna, Siliqua, Villamassargia e Solarussa, Assuntori di Stazioni e Assuntrici di Passaggi a livello per un complessivo di 31 impianti. Medaglie, diplomi, doni e premi in danaro sono stati consegnati dal Direttore Compartimentale ing. Andrea Calicchio e dalle Autorità intervenute alla manifestazione il cui significato è stato illustrato efficacemente dallo stesso Direttore.

FIRENZE (Comp.)

Red.: Dr. A. D'Errico, Tel. 2301

● **La squadra di karaté** del Dopolavoro ferroviario di Firenze, diretta da Eolo Notari, dell'Ufficio Ragioneria M.T., si è classificata al secondo posto assoluto ai campionati nazionali juniores svoltisi a Roma nello scorso mese. La squadra era composta da Gian Carlo Menicalli, Stefano Fossi e Marzio Pasquetti. Negli incontri individuali dello stesso campionato Stefano Fossi si è classificato al terzo posto. Alla brillante squadra, ai suoi componenti e alla «cintura nera» Notari giungano vive congratulazioni e sinceri auguri di nuove affermazioni.

● **Il giovane Giuseppe Carlo Tripolitano,** figlio del Capo personale viaggiante di 1ª classe Cosimo, di Pontremoli, ha conseguito la qualifica di Ufficiale di macchina di 1ª classe della marina mercantile. Rallegramenti e auguri.

● **E' deceduto,** dopo lunga malattia, il sig. Francesco Martelli, pensionato delle FS e padre di Alvaro, della X Zona I.E. Viareggio, e di Osvaldo, della 3ª Zona I.E. Empoli. Ai desolati colleghi e alla famiglia le più sentite condoglianze di «Voci».

Saluto a Gino Vitozzi macchinista di I classe

Roma Termini, ore 16 di sabato 30 novembre. C'è una piccola folla presso il paraurti del binario 18. Tutti visi conosciuti. Macchinisti del Deposito di San Lorenzo. Sono venuti a salutare il «cavaliere» (così gli amici chiamano Gino Vitozzi, macchinista di 1 classe, che arriva da Napoli alla guida del suo ultimo treno). E' giunto anche per lui il fatidico momento della pensione. Trentaquattro anni di servizio. Il treno R56 si ferma con la delicatezza di una utilitaria, Gino appare sorridente al finestrino del poderoso «646» che ha fatto lucidare a dovere per l'occasione (questa volta è un po' «personaggio» anche lui). Strette di mano, auguri, scatta qualche flash. Una breve intervista approfittando del tempo necessario a «tagliare» le carrozze che proseguono per Torino. Gino (ferroviere di discendenza, nonno, padre e due fratelli) rievoca le prime armi sulle vaporiere, poi il passaggio sui mezzi elettrici, le varie promozioni, i treni importanti che gli sono stati affidati, i suo passeggeri di eccezione. Prima il treno speciale che trasportava la salma di Don Sturzo a Caltagirone, nel '59 quello con le spoglie mortali di S. Pio X Papa Sarto e la Corte Pontificia diretta a Venezia, nel '62 quello di Papa Giovanni XXIII per il suo memorabile pellegrinaggio ad Assisi e Loreto. Poi i treni ufficiali dei presidenti della Repubblica Segni, Gronchi e Saragat tra Roma e Milano, Torino, Napoli, del Re Gustavo Adolfo di Svezia (che con gesto di democratica regalità volle stringergli la mano all'arrivo), del Re Federico di Danimarca, del primo ministro dell'Unione Sovietica Podgorny, del cancelliere tedesco Herarth.

«Ricorda qualche curioso episodio della sua vita di macchinista?».

«Sì, una volta conducevo a velocità sostenuta un treno di profughi diretto ad Aversa. Mi fermarono col segnale d'allarme e seppi che era caduto un bambino dal treno. Avevo il cuore stretto dall'ansia pensando alla orribile fine del piccolo sventurato quando ebbi la gioia di vederlo, miracolosamente illeso, raggiungere il treno di corsa!».

«Che impressione Le fa lasciare il servizio?».

«Le dirò. Il nostro è un mestieraccio, però è vivo, dinamico, tutto particolare. La responsabilità e il rischio, a mio parere, tengono l'uomo "in piedi", gli danno il senso reale della vita. Penso proprio che proverò una vaga sensazione di vuoto e di inedia intorno a me». «Mi dispiace soprattutto di separarmi dal mio Aiuto-macchinista e caro amico Curtilli col quale sono in coppia da ventidue anni, una cosa rarissima in ferrovia. Pensi, quante volte abbiamo fatto insieme il giro del mondo?».

Mentre parla, Vitozzi, mi mostra un fascio di carte. Ci sono, oltre ai brevetti di cavaliere della Repubblica e dell'Ordine di San Silvestro, una diecina di encomi dalle firme illustri, ritagli di giornali, fotografie che egli conserva gelosamente. Ma ecco che è stato liberato il binario e il segnale in fondo al marciapiede è diventato verde. Tra pochi minuti Gino sarà in deposito. Scenderà per l'ultima volta la scaletta metallica, forse sosterà un attimo a guardare compiaciuto quel formidabile giocattolone di lamiera sul quale ha trascorso una vita, forse si sentirà per un attimo gli occhi umidi e la gola stretta. Domattina un giovane collega prenderà il suo posto. La vita è fatta così.

Domenico LOFFREDO

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia, T. 517

● **Una mostra fotografica** interaziendale, con relativo concorso a premi, è stata allestita a cura del Dopolavoro di Genova nel salone della Sede Sociale di Via Andrea Doria. I vari premi sono stati consegnati dal Direttore Compartimentale ing. Bordoni, dal Presidente del Sodalizio Cav. Retteghieri e dal Delegato Culturale ing. Assunto. Tra i premiati figurano i sigg. Sergio Loppel, Arnaldo Bosco, Mario Barlè, Ezio Orsi, Luigi Scrimaglio, Franco Barisone e Carlo Meda.

La manifestazione è stata sottolineata con viva simpatia negli ambienti delle varie aziende genovesi che hanno partecipato al concorso.

● **Nel salone del Dopolavoro** di Ventimiglia, alla presenza del Presidente Pini e di un folto pubblico di invitati, sono stati consegnati i premi relativi al 2° Concorso Cine-fotografico provinciale per Diapositive e Compartimentale per films d'amatore 8 mm.

Si sono classificati nell'ordine, per le diapositive, i sigg. Vincenzo Revello, Pietro Roverio, Francesco Formaggini, Lino Casalini e, fuori concorso, Luigi Scrimaglio; per i films 8 mm.; la classifica è stata la seguente: Pacini - Calcagno - D'Arienza; Rosso-Quartino; Bruno Gozzi e Mario Pacini. In occasione della rassegna è stato inaugurato il nuovo proiettore sonoro SILMA 8.

● **La nuova sede sociale** del Dopolavoro Di Novi Ligure è stata recentemente inaugurata con la partecipazione del Vescovo di Tortona, del Direttore Compartimentale, del senatore Vignolo e di un incaricato dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro. Il palazzetto in mattoni rossi e moderne vetrate consta di un bar, una mensa, un grande salone di riunione, un ufficio e servizi vari. Discorsi sono stati pronunziati

dalle accennate autorità e dal Presidente del sodalizio novese, sig. Recco, che ha ringraziato gli intervenuti e l'Azienda ferroviaria per avere accolto le istanze dei dopolavoristi locali.

● **Molto festeggiati** dal personale dei rispettivi impianti, hanno lasciato l'Azienda per limiti d'età il Capo Tecnico Superiore Aldo Del Gobbo, l'Applicato P.le Pasquale Marchese, l'Operaio Specializzato Carlo Barbieri, l'Operaio d'Armamento Mario Quaglie.

Ai neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

● **Andrea Monte, Commesso a riposo**, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Al buon Monte i nostri affettuosi rallegramenti.

● **Binario dieci:** La gentile signorina Mariuccia Casanova, figlia del Capotreno 1ª classe Alfonso del Deposito Personale Viaggiante di Genova P.P., ha conseguito la laurea in medicina, presso l'Università di Genova, discutendo molto brillantemente, relatore il chiarissimo prof. Petrilli, una tesi riguardante la «Ricerca degli anticorpi neutralizzanti anti-Rubeola in un campione di popolazione ligure». Analoga laurea in medicina è stata conseguita, nel medesimo Ateneo, da Antonio Rizzo, nipote del Coadiutore Capo Morando Ulderico. Ai due nuovi medici i nostri più vivi rallegramenti e auguri di splendido luminoso avvenire.

● **Miriam Pasini, figlia** del Manovale G. Battista, ha conseguito il diploma di maestra d'asilo con la media di otto decimi. Alla brava Miriam le nostre più vive congratulazioni.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina, T. 2397

● **Una doverosa rettifica.** Sul numero di novembre 1968 annunciavamo fra queste righe l'improvvisa scomparsa del collega Italo Longinotti. Si trattava, invece, del fratello Guido, già Coadiutore Capo presso la Divisione Ragioneria. Un banale errore, del quale chiediamo venia, ci ha fatto scambiare i nomi di battesimo. Italo Longinotti, Segretario superiore a riposo, gode ottima salute.

● **Congratulazioni** a Vittorio Rossano, della Divisione Lavori, promosso Aiutante.

● **Binario dieci:** Rallegramenti alla signorina Ornella Tona, figlia del Segretario P.le Walter, dipendente dalla Divisione C. T. Appena 17enne ha conseguito brillantemente il diploma di maestra.

● **Marcia nuziale:** per Biagio Soriano, Assistente P.le e per Giancarlo Gabriele, Capo Gestione di 1ª cl., entrambi di Milano Greco Pirelli, rispettivamente convolati a nozze con le gentili signorine Letizia Nicastro e Luisa Pelliccioni. Per l'A. Macchinista Paolo Villani, del Deposito Locomotive Milano C.le, figlio del Capo T.co P.le Alberto della II Zona I.E., e per la gentile signorina Ida Celenza. Cordialissime felicitazioni.

● **Cicogna express:** Francesco, al C. Stazione P.le Michele Fusaro, di Milano Greco Pirelli.

NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli, T. 3171

● **Il collega Arturo De Rosa** della 8ª Zona I.E., mentre era in servizio alla stazione di Angri, avendo scorto un giovane quasi moribondo perché colpito da una potente scarica elettrica, riusciva a rianimarlo

Notturno invernale nella stazione di Monguelfo in Val Pusteria. Ci ha inviato la foto il titolare della stazione.

mediante la respirazione artificiale «bocca a bocca». Il Direttore Generale ha rivolto all'ottimo collega De Rosa il suo vivo compiacimento per la prontezza e per lo spirito altruistico dimostrati nella circostanza. Similare compiacimento hanno rivolto al De Rosa l'ing. Gullo, Direttore Compartimentael e l'ing. Rota, Capo della Divisione I.E.

● **Il giorno 15 dicembre**, il Vescovo di Nola S. E. Rev.ma Mons. Adolfo Binni, ha benedetto la stazione di Torre Annunziata, alla presenza di Autorità e numeroso personale, che ha affluito nella piccola chiesetta dell'Impianto con molti familiari, per ascoltare la Santa Messa. Il nostro compiacimento vada a tutti gli organizzatori della simpaticissima cerimonia ed in particolare al Titolare della stazione Costantino Panza.

● **Nella stessa Cappella di Stazione di Torre Annunziata**, il 6 ottobre scorso il nostro Cotsantino Panza, Titolare dell'Impianto, ha celebrato, con la diletta consorte signora Bianca Ruggieri, il 25° anniversario del matrimonio. Il rito è stato officiato dal Parroco prof. Don Antonio De Felice. Oltre all'affetto dei loro quattro figli, gli sposi — non meno affettuosamente — erano circondati da amici e da un folto numero di personale. Dopo la cerimonia religiosa, un accurato ed inappuntabile rinfresco veniva consumato in casa Panza, mentre la distribuzione dei rituali confetti d'argento chiudeva la lietissima giornata. Ai coniugi Panza i nostri affettuosi auguri di lunga e serena vita.

● **I nostri auguri vivissimi** giungano alla signorina Stefania, figlia diletta del Capo Tec. P.le Michele del 3° Tronco I.E. di Aversa, la quale si è brillantemente laureata in lettere e filosofia, indirizzo classico. Ad maiora alla giovane e brava Stefania.

● **Il nostro De Marco**, delegato compartimentale della Associazione Europea dei Ferrovieri, ha rappresentato il Sodalizio alla importante cerimonia che si è svolta alla Pineta «Villaggio Europa» per la posa della prima pietra del costruendo complesso turistico-alberghiero destinato alla gioventù europea per lo sviluppo del Turismo Sociale Internazionale in Campania. La benedizione è stata impartita da S.E. Rev.ma Mons. Vittorio M. Costantini, Vescovo di Sessa Aurunca.

● **L'Op. Arm. D'Amato Alfonso**, mentre lavorava con altri due colleghi nei pressi della Stazione di Napoli Mergellina, è stato investito da un convoglio decedendo sul posto. Alla moglie e ai due figlioletti giungano le nostre vivissime condoglianze.

● **L'Ass. i.p. Errico Vincenzo**, della stazione di Napoli Centrale, si è brillantemente laureato in Economia e Commercio, discutendo una interessante tesi su «Le azioni di annunciazione», relatore il prof. Cicala. Al collega giungano le nostre vive felicitazioni e l'augurio ad maiora.

● **Il giovane Antonio**, figlio diletto del collega Leone dr. Errico, della Divisione Ragioneria, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica. Il nostro bravo ed il nostro affettuoso augurio al bravissimo Antonio.

● **Il nostro augurio** di lunga e serena quiescenza giunga gradito ai colleghi Micacchi Valerio, Capo Tec. P.le, dirigente del 2° Tronco I.E. di Napoli Centrale, e all'Op. Qual. 1ª classe Formisano Guido addetto agli impianti luce della sede compartimentale. Agli amici lunga e serena quiescenza tra gli affetti dei loro cari.

● **Nel mese di novembre** si sono svolti a Napoli i Campionati Internazionali di nuoto per ferrovieri, per i quali si è detto altrove. In questa sede desideriamo rivolgere un vivissimo «bravo» agli amici napoletani ed in primis al Presidente del Sodalizio partenopeo, Mario Luciano, per la perfetta organizzazione, curata in ogni dettaglio, e per la cura che hanno messo per l'ottima riuscita della manifestazione, alla quale hanno partecipato centinaia di giovani di tutta Europa.

● **Il giorno 29 dicembre**, nella Sala dei Corsi Professionali della stazione di Napoli Centrale, si è svolta la cerimonia per la premiazione dei Capi di Impianto che si sono maggiormente distinti nel Concorso compartimentale per l'abbellimento arboreo floreale 1968. Ai 106 Capi di Impianto premiati sono state rivolte belle parole di elogio e di incoraggiamento dal Direttore Compartimentale ing. Gullo, il quale ha brevemente intrattenuto i presenti anche sulle opere in corso sia nel Compartimento, sia lungo la Rete per rendere sempre più efficienti e produttive le nostre linee.

Erano presenti alla cerimonia tutti i Capi delle Divisioni e molti Funzionari e dipendenti, ai quali, dopo la consegna dei doni, è stato offerto un pranzo presso il Ristorante di stazione.

Nella impossibilità di segnalare tutti i premiati, citiamo i primi delle varie categorie: Avellino, Campobasso, Cancello, Rocca d'Evandro e Battipaglia della prima categoria; Casalnuovo, Mignano, Ponte c., Pozzuoli e Vitulano della seconda categoria; Paternopoli, Sepino, S. Angelo dei L., Torre Città Serino, Pietrelcina e Lione tra le Assuntorie; il Deposito Locomotive di Napoli Sm.to e di Campi Flegrei, la Sottostazione I.E. di Caserta e di Telese, il 34° Tronco Lavori di Battipaglia e il 33° Tronco Lavori di Mercato S.S., nonché il Magazzino Approvvigionamenti e il Dopolavoro di Cancello e Napoli tra gli Impianti speciali.

● **Nel corso di una simpatica** cerimonia svoltasi nel Salone delle Conferenze della Direzione Compartimentale sono stati assegnati i Premi di Profitto scolastico messi in palio dal Dopolavoro Ferroviario di Napoli per premiare i figli dei ferrovieri che si sono maggiormente distinti negli studi nel corso del 1968. Ben 65 giovani studenti sono stati scelti dalla apposita Commissione e ad essi sono state rivolte calde parole di elogio per la proficuità dimostrata negli studi. Lo spazio non ci consente di citarli tutti, comunque i primi delle varie categorie sono i seguenti: Iorio Bruno, Pangia Adriana, Solla Margherita e Cesario Ciro ai quali è stato assegnato il premio di L. 25.000 ciascuno; Filoso Silvana, Persico Irma Angeletti Giovanna, Pauciullo Annamaria, Iannuzzi Arcangelo, Marra Liliana ai quali, con altri 10 giovani, è stato assegnato il premio di L. 15.000 ciascuno; Picardi Amedeo, Lo-sasso Mario Rosario, Ciaravolo Rita Luisa, Oliviero Antonio, Perrella Lucia, Cavuto Mario, D'Andrea Paolo, Iorio Virginia, Fasano Claudia ai quali, con altri 16 studenti, è stato assegnato il premio di L. 12.000 ciascuno; Martone Maria, Del Basso Giuliana, Marino Francesco, Palladino Maria, Chiariello Luciano, Soreca Giovanna, ai quali, insieme ad altri 14 studenti, è stato assegnato il premio di L. 10.000 ciascuno.

Alla simpatica cerimonia erano presenti i Capi Divisione e numerosi familiari dei premiati. A tutti sono state rivolte belle parole anche dal Presidente del Sodalizio, sig. Mario Luciano.

● **La paffuta terzogenita** Immacolata è venuta al mondo per allietare la famigliola del Capotreno 1ª classe del Dep. P.V. di Napoli Smistamento Elpidio D'Ambra. Auguri alla neonata e alla signora Elena da parte di tutti i colleghi e gli amici del D'Ambra.

● **L'Appl. Princ.le Ciro Borriello** dell'Officina di Pietrarsa ha festeggiato le nozze d'argento con la signora Pina Marri. Da colleghi ed amici giungano vivissime felicitazioni e auguri di lunga e serena vita.

● **Colpito da fulmineo morbo** è deceduto il giorno 5 gennaio il Segr. Capo Alfonso D'Alessio della Divisione Ragioneria, lasciando la moglie e ben sette figli in tenera età. Alla desolata famiglia giungano le nostre vivissime condoglianze per il grave lutto.

PALERMO

Red.: Dr. G. Giambanco, T. 3366

● **Il giorno 8 dicembre u.s.** nella stazione di Catania Acquicella, il Titolare, Capo Stazione Superiore Salvatore Occhipinti, a nome di tutto il personale dell'Impianto ha consegnato al Deviatore Antonino Puglia, collocato a riposo per raggiunti limiti di età, una pergamena ed una medaglia d'oro-ricordo, accompagnando tale consegna con affettuosi auguri di una lunga e serena vecchiaia.

Il festeggiato ha ringraziato, offrendo poi un vermouth d'addio a

OFFERTA ECCEZIONALE!

Per i lettori di "Voci della Rotaia"

soltanto 3.500 lire

per ricevere SUBITO questo meraviglioso radio-transistors portatile di gran marca. Pagherete soltanto 3.500 lire al postino al ricevimento del pacco ed il rimanente in SEI COMODE RATE MENSILI DA LIRE 1.000 SENZA CAMBIALI!!! Per coloro che preferiscono il pagamento in unica soluzione: L. 8.000 alla consegna del pacco. Il TRANSVOX TR/11 è indicato per le località lontane dalla trasmittente. Ascolto di tutte le stazioni italiane e delle maggiori europee. OTTIMO APPARECCHIO PER AUTO. Completo di elegante borsa in similpelle, n. 2 batterie, antenna esterna sfilabile in acciaio, istruzioni per l'uso. CERTIFICATO DI GARANZIA DI UN ANNO. Il TR/11 è il primo apparecchio ad ALTA FEDELTA' venduto ad un prezzo di altissima concorrenza in Europa! Per la prima volta importato in Italia. Inviateci il vostro indirizzo e vi spediremo subito, GRATIS E SENZA IMPEGNO, un foglio illustrativo con fotografia e descrizione particolareggiata unitamente al modulo di ordinazione. Scrivere subito alla: IMPEUROPEX S.r.L. - Import-Export - Viale XXI Aprile N. 14/V - 04100 LATINA.

tutti gli intervenuti.

● **Il Capo Gestione Principale** Daniele Lo Re, della stazione di Termini Imerese, ha brillantemente conseguito la laurea in ingegneria civile discutendo, relatori i chiarissimi proff. G. Vittorio Ugo e G. Tesoriere, un'importante tesi sulla « Progettazione del Fabbricato Viaggiatori della stazione di Termini Imerese e sistemazione degli impianti ».

Al neo-ingegnere vivissimi complimenti di « Voci ».

● **Sono stati recentemente** assegnati all'Ispettorato Sanitario di Palermo gli Ispettori medici dott. Raffaele De Cristofaro e dott. Pasquale Solito.

Ad entrambi « Voci » formula gli auguri rituali di « buon lavoro ».

● **E' deceduta a Caltanissetta** la moglie del Conduttore Carmelo Progno, in servizio presso quel Deposito Personale Viaggiante.

Le nostre più sentite condoglianze.

● **Con la votazione** di 110 su 110 ha conseguito presso l'Ateneo palermitano la laurea in giurisprudenza Salvatore La Barbera, figlio dell'Ausiliario Domenico, della stazione di Palermo Centrale, trattando brillantemente la tesi: « Difesa sociale ».

Al neo-dottore le nostre congratulazioni.

● **In seguito a grave** malattia è deceduta il 25 novembre u.s. a Messina la signorina Caterina Bonfiglio ,di appena venti anni, figlia del Manovale Salvatore, in servizio presso la Squadra Impianti Sottostazioni Elettriche di Contesse.

Condoglianze.

● **Relatori i Chiarissimi** proff. F. Maggio, R. Cefalù ed R. Barbieri ha conseguito il 27 novembre u.s. presso l'Università di Palermo la laurea in chimica la signorina Francesca Di Bianca, figlia del cav. Giacomo, Applicato Tecnico Principale a riposo, già in servizio presso l'Ispettorato Sanitario di Palermo.

La signorina Di Bianca ha discusso la tesi: « Complessi di metà organometalliche di diorgano-stagno (IV) con leganti tridentati ».

Alla neo-dottoressa sentite congratulazioni.

● **Le più sentite condoglianze** al Macch. I cl. Salvatore Ferranti, del Dep. Loc. di Castelvetrano, che nel settembre scorso ha avuto la sventura di perdere l'unico figlio Giuseppe, studente universitario, in seguito ad un incidente stradale. Avrebbe compiuto 25 anni a Capodanno; quel giorno, trenta bambini dell'orfanotrofio Catena di Castelvetrano lo hanno ricordato nella sua casa partecipando ad un'intima riunione conviviale.

REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. V. Fotia, T. 434

● **Il Capo Stazione Principale** Gaetano Toscano è stato prescelto per assumere la titolarità dell'importante impianto di Catanzaro. L'ottimo dirigente, da molti anni a Catanzaro Lido, oltre a possedere una larga cultura professionale ha vaste qualità di squisita signorilità e serietà, doti necessarie per dirigere un impanto nel quale si susseguono quotidianamente, per servirsi dei nostri collegamenti ferroviari con la Capitale, altissime personalità del catanzarese. All'amico Toscano le più fervide felicitazioni per il meritato riconoscimento.

● **Nella Parrocchia del SS. Redentore** in Napoli sono state benedette le nozze dell'ing. Antonio Laganà dell'A.N.A.S., figlio del Macchinista di 1ª classe del D.L. di Reggio C. Michele, e la signorina Rachele Langella. Testimoni per lo sposo sono stati: il cav. Francesco Labate ed il prof. Mario Sarica e per la sposa il dott. Sergio Bulletti ed il grand'uff. avv. Errigo Galante. Dopo il rito religioso, gli sposi hanno salutato amici e congiunti nel corso di un sontuoso ricevimento offerto nei locali del Circolo Tennis di Averno (Napoli).

● **Il nostro cordiale saluto** di «benvenuto » al Segretario Cacopardo dott. Mario che dal Compartimento di Cagliari è stato destinato alla Segreteria Compartimentale di Reggio Calabria.

● **Vincenzino Casciano** figlio dell'Operaio Qualificato di 1ª classe Fortunato Casciano del Reparto Orologeria di Reggio Calabria ha spento la rituale 1ª candelina festeggiato dai genitori, dal fratellino Rocca, dai nonni, dagli zii e cuginetti. Al piccolo gli auspici di un lieto avvenire.

● **Ad iniziativa** del Consiglio Direttivo del D.L.F. di Reggio Calabria e con la valida collaborazione dell'Ispettore P/le Megale dott. Giuseppe e del Revisore Capo Piero Gangemi, la cerimonia per la Befana del ferroviere è uscita quest'anno dal solito monotono clichè per attingere a vertici di felice entusiasmo che ha fatto gioire piccini e grandi convenuti in massa nel giorno dell'Epifania nell'elegante e capace salone del Cinema-Teatro del nostro attivo Sodalizio unitamente a tutte le Autorità civili, militari, religiose e ad una larghissima rappresentanza di funzionari del Compartimento. La regia della simpatica recita è stata affidata al dott. Megale e la coreografia è stata invece allestita dal Capostazione Emo Alfredo e da Piero Gangemi. Sul palcoscenico, dopo alcune parole di saluto e di introduzione del Presidente del DLF ing. Filippo Valenti, si sono avvicendati cantanti in erba e precoci macchiettisti. La graziosa Fiorella Megale (che ha già partecipato allo Zecchino d'Oro e ad altre importanti selezioni canore) è stata la spigliata presentatrice nonché l'applauditissima cantante. A tutti, un bravo è stato dato dal Direttore Compartimentale ing. Ippolito che per non mancare alla cerimonia ha interrotto anzitempo le sue vacanze. Un bravo aggiungiamo noi a quanti hanno saputo offrire ai ferrovieri grandi e piccini un'ora di sano svago in un'attrazione che ha tenuto desto l'entusiasmo ed il buonumore. Un bravo quindi a: Fiorella Megale, Laura Gangemi, Maria Toscano, Pino Longo, Pino Puntorieri, Michele Rizzi, Salvatore Giacomo Gangemi, Salvatore Minelli, Antonino Macheda, Antonino Labate e Seba Megale, tutti figli di ferrovieri del compartimento reggino.

ROMA

(Servizi)

● **Il 29 dicembre**, per raggiunti limiti di età, il Segretario Superiore cav. Tullio Bagnarelli, dell'Ufficio Ragioneria D. G., ha lasciato il servizio.

Entrato nell'Azienda nel lontano gennaio 1920, il cav. Bagnarelli, per le sue notevoli doti di capacità e di serietà, ha svolto per lunghi anni incarichi di particolare fiducia, prima alle dipendenze del Servizio Movimento, quale agente di scorta del treno presidenziale, e in questi ultimi anni quale economo dell'Ufficio Ragioneria D.G.

Al cordiale incontro di commiato sono intervenuti numerosi amici, colleghi e collaboratori i quali gli hanno tributato calorose manifestazioni di viva simpatia e non sono mancati numerosi dirigenti, che lo ebbero prezioso collaboratore, a rinnovargli le espressioni di stima e di fiducia sempre largamente meritate.

Al cav. Bagnarelli, che lascia un gran vuoto presso l'Ufficio Ragioneria D.G., giungano gli auguri più fervidi di lunga pensione e di meritato riposo.

● **L'11 dicembre** è mancato immaturamente all'affetto dei suoi cari il Coadiutore Capo Marcello Maddaloni, dell'Ufficio Ragioneria D.G.

Al dolore dei familiari partecipano, profondamente costernati, i colleghi e i superiori del Servizio Ragioneria.

● **Si è brillantemente** laureata in lettere, presso l'Università di Roma la sig.na Giovanna Dragone, figlia del Capo Usciere Edoardo Dragone in servizio presso l'autorimessa della D.G., riportando 110 e Lode.

Auguri felicissimi anche da parte di « Voci ».

● **Nella ricorrenza** del S. Natale, l'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci Dipendenti del Ministero Trasporti ed Aviazione Civile, ha offerto ai commilitoni della guerra 1915-18, ospiti della Casa di Riposo per ferrovieri pensionati di Roma, un panettone ed una bottiglia di spumante.

Con tale gesto, si è voluto rendere omaggio a coloro che, 50 anni fa, furono gli artefici della « Vittoria ».

● **Condoglianze** vivissime al collega Gioacchino Lospennato del Magazzino Approvv.ti di Roma Tiburtina, che ha avuto la grande sventura di perdere l'adorata compagna della sua vita.

● **Marcia nuziale:** la sig.na Luigia Manfredo, Segr. P.le dell'Uff. 7° degli Approvv.ti, si è sposata con il sig. Silvio Filocamo. Il nostro augurio di vita felice.

● **Cicogna express:** nastro rosa in casa del Segr. Tec. Francesco Rismondo, dell'Uff. 6° degli Approvv.ti: è la piccola Laura, cui auguriamo le cose più belle.

● **Le nostre vive, affettuose** condoglianze al collega dr. Salvatore Ascenzi del Serv. Approvvigionamenti, distaccato presso la Segreteria del Direttore Generale, collaboratore del giornale, per la immatura perdita dell'adorata consorte.

● **Il nostro saluto** ed il nostro « buon lavoro » ai nuovi Segretari assunti recentemente: dr. Luigi Caprio, Renata Pica, Anna Cecilia, Ciro Martire, rag. Claudia Capodimonti, dott.ssa Laura Iocolano, dr. Marco Urbanaz, rag. Donatella Belleri, dott.ssa Flavia Masciangioli, dott.ssa Patrizia Ferruzzi, Amalia Trombetta, rag. Maria Aracri, rag. Elvira Astolfo, rag. Liana Antoniucci, Maurizio Somasca, rag. Stefania Vietri, Gabriella Te', Elia Cherubini, Luigi Di Cesare, rag. Duilio Giordano e Angela Maria Perla.

● **Nel quadro dei movimenti** a suo tempo verificatisi al Servizio Commerciale si segnala che:

— l'Isp. Capo Sup. Dott. Raffaele Baravelli, già funzionario a disposizione del Direttore del Servizio, ha assunto la dirigenza della Divisione C.T. di Roma;

— l'incarico di funzionario a disposizione del Direttore del Servizio è ora ricoperto dall'Isp. Capo Sup. dott. Wolfango Bucciarelli che per vari anni è stato Capo della Sezione Tariffe Merci Internazionali dell'Uff. V. Collateralmente al nuovo incarico il dott. Bucciarelli svolge anche le funzioni di Capo dell'Ufficio di Gerenza della Commissione Direttoriale Commerciale dell'Unione delle Ferrovie (U.I.C.) presieduta dal Direttore del Servizio dott. Fernando Targia.

● **Un simpatico trattenimento** si è tenuto nella Sala Conferenze del Servizio Commerciale per porgere un cordiale saluto di commiato all'Isp. P.le dott. Angelo Del Sonno posto in quiescenza dopo 34 anni di laboriosa vita ferroviaria.

Auguri vivissimi al neo pensionato di un lungo e sereno periodo di quiescenza.

ROMA (Comp.)

Red.: Dr. U. Bonemazzi, T. 71677

● **Con una semplice cerimonia** il Direttore Compartimentale ing. Palladini ha inaugurato a Cassino il giorno 19 dicembre u.s. i nuovi alloggi per ferrovieri costruiti dall'Azienda nei pressi della Stazione. Presenti alcuni funzionari della Direzione Compartimentale, i capi delle Divisioni Movimento e Lavori, varie autorità cittadine civili e militari e numeroso pubblico, dopo la benedizione impartita dal Vescovo S.E. Ildefonso Rea Abate di Montecassino, il Direttore Compartimentale ha consegnato le chiavi agli assegnatari con parole di augurio. E' seguito il rituale taglio dei nastri tricolori e la visita agli alloggi che consistono in venti moderni e confortevoli appartamenti divisi in due palazzine la cui costruzione è costata circa 135 milioni. Al termine è stato offerto a tutti gli intervenuti un servizio di buffet freddo.

● **Il 12 dicembre scorso,** quando già il Natale era alle porte, Renato Bulli, Applicato Capo presso la Direzione Comp.le di Roma, veniva

Ricordo dell'Ing. Cardona

Il 19 gennaio del 1966 si spegneva in una clinica fiorentina, a soli 47 anni, l'ingegnere Spartaco Cardona, uno dei nostri migliori funzionari. Nel terzo anniversario della Sua scomparsa, ne è stata esaltata la memoria non solo per le Sue elevate qualità umane quanto per le Sue capacità di tecnico e di studioso tenace che seppe conquistare anche all'estero stima ed ammirazione per la nostra Azienda.

Migliore commemorazione non può essere fatta che quella di ripetere integralmente alcuni brani del discorso pronunziato dall'ingegnere Carlo Bolognin nel periodo dell'ing. Cardona, in occasione del Seminario delle prove non distruttive tenuto dall'Associazione Italiana di Metallurgia.

« Ho conosciuto l'ing. Cardona nel 1955, epoca nella quale fu chiamato alla Sede Centrale del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, e lo ebbi da quell'epoca tra i miei più attivi e qualificati collaboratori.

A prescindere dai ricordi legati ai normali rapporti del quotidiano lavoro di ufficio, mi è rimasta impressa nella memoria la sua figura alta e massiccia in pieno contrasto con la sua voce dolce e pacata, il suo sorriso aperto e cordiale, la battuta pronta e spiritosa, condita, qualche volta, da un pizzico del suo caratteristico dialetto emiliano, buttata giù sempre a proposito quando occorreva riportare equilibrio o serenità nelle discussioni.

Mi è gradito ricordarlo come qualche volta l'ho visto in officina, nel laboratorio prove non distruttive, che lui aveva creato, contornato da tecnici e operai, conversare con tutti amichevolmente fornendo a ciascuno con cortesia e competenza risposte appropriate ad ogni domanda e tutti trattando con tatto e cordialità ».

L'ingegnere Spartaco Cardona era nato a Reggio Emilia il 14 luglio 1919. Laureatosi in ingegneria elettrotecnica all'Università di Bologna nel 1947, venne assunto dopo un anno dall'Azienda delle F.S. e destinato all'Officina M.R. di Bologna. Venne ben presto incaricato di studiare e mettere a punto un metodo di controllo degli assali dei mezzi di trazione ferroviari mediante gli ultrasuoni. Il problema era di fondamentale importanza per la sicurezza dell'esercizio e in quel periodo era divenuto di pressante attualità. L'ing. Cardona vi si dedicò con passione e intelligenza.

Così l'ing. Bolognin prosegue nella sua commemorazione dello scomparso:

« L'ing. Cardona dovette quindi fare tutto da solo e acquistare esperienza attraverso lunghe e pazienti prove condotte su centinaia di pezzi campione, passando gradatamente da pezzi di forma semplice e con difetti grossolani, a pezzi di forma sempre più complicata e con difetti sempre più piccoli. Il procedimento era laborioso e richiedeva una notevole pratica. Molti assali, infatti, a causa della loro forma geometrica, non presentano un oscillogramma semplice ma danno luogo a molti echi, per cui si ha spesso una selva di cuspidi fra le quali non è molto agevole distinguere l'eco del difetto da quelli derivanti da particolarità del disegno ».

L'ing. Cardona fu certamente fra i primissimi a introdurre in Italia il metodo dei controlli ad ultrasuoni e contribuì ad estenderne l'uso in campo nazionale, avendo intuito fin dagli inizi l'importanza del metodo, sia nei riguardi della sicurezza dell'esercizio ferroviario, sia nel campo più vasto di tutte le costruzioni meccaniche. Il sistematico esame agli ultrasuoni degli assi di tutti i mezzi di trazione delle F.S. ha permesso di eliminare, si può dire in modo totale, le rotture in servizio degli assi dei mezzi medesimi, con i conseguenti notevoli evidenti vantaggi per la sicurezza del servizio ».

L'ing. Bolognin conclude dicendo che la competenza dell'ing. Cardona, nei problemi delle prove non distruttive, fu tale da raggiungere risonanza nazionale ed internazionale, e da meritargli l'elogio anche di alte Autorità: la sua consulenza fu richiesta per lungo tempo da importanti stabilimenti nazionali.

O. M.

Raccomandata Senza esitazioni!
NUOVA
Mercelle Minut'
lavatrice portatile. Pesa solo kg. 4.700. 3 Kg. di biancheria asciutta, lavata e sciacquata in 2 MINUTI.
Prezzo Lt. 30.500. SCONTO 30% spedizione in contrassegno Lt. 21.350 + trasporto. Pagamento anticipato.
Lt. 19.900 tutto compreso.
Inviare richiesta: IMARNO Via Arimondi, 13 - MILANO
QUALITÉ-FRANCE

a mancare stroncato da un male inesorabile. Aveva 55 anni.

Amico di tutti, cordiale, affabile, aveva sempre dimostrato, oltre alle Sue capacità lavorative, un grande spirito di amicizia e comunicativa, che, in tanti anni, lo aveva portato ad essere conosciuto e stimato in ogni parte d'Italia.

Già campione italiano allievi nei 400 ostacoli nel 1936, grazie alle Sue capacità sportive fece parte per lunghi anni della squadra di atletica delle FS.

Nel ricordarlo su queste colonne, « Voci » si unisce al rimpianto degli amici e colleghi del Dopolavoro Ferroviario di Roma, della Biglietteria di Roma Termini e della Direzione Comp.le di Roma, con i quali Renato Bulli aveva condiviso il lavoro per ben 32 anni, ed esprime ai desolati familiari i sensi del più profondo cordoglio.

TORINO

Red.: Dr. R. Marello, T. 2089

● **Il 29 novembre u. s.** il Dopolavoro Ferroviario di Torino, in onore dei ferrovieri ex-combattenti ed invalidi della guerra 1915-18, ha organizzato, presso la sala-danze della Sede di via Sacchi, una manifestazione commemorativa con l'esecuzione da parte del Coro « Alpi Cozie », diretto dal M° Walter Mori dell'Associazione Pro-Susa, di canti ispirati alla trincea ed alla montagna.

La manifestazione, durante la quale il « ragazzo del '99 » Angelo Pin, nostro pensionato, ha rievocato un episodio dei suoi primi giorni di trincea sul Piave, è stata completata dalla proiezione dei documentari a colori: « Svolazzi sul Bianco », « Neve sui ghiacciai » e « Questo amore » di Cianin Ducato del Cai-Uget di Torino.

Durante la serata, cui ha presenziato anche il Direttore Compartimentale ing. Petruzzi con la sua gentile consorte, sono stati raccolti dei fondi da destinare agli alluvionati del Piemonte.

● **L'Ispettore Principale** dott. Mauro Taccini ha lasciato questa Divisione Lavori per quella di Firenze; un augurale saluto dai colleghi torinesi.

● **Binario dieci:** Il giovane Duilio Cocito, figlio del Coadiutore Capo Derio del 3° Reparto Ragioneria, su duecentoventi concorrenti si è classificato al primo posto al concorso per l'ammissione di cinquantasei studenti (ventotto maschi e ventotto femmine) all'Istituto Superiore Pareggiato di Educazione Fisica di Torino. Vivissime congratulazioni ed auguri.

● **Gli Ispettori Principali** dott. Adalberto Barcucci e dott. Giovanni Gallaverna, Capi Reparto Commerciale rispettivamente di Savona e di Cuneo, sono stati nominati Cavalieri al merito della Repubblica. Felicitazioni.

TRIESTE

Red.: **Sig. Giuseppe Polh T. 305**

● **Presso la sede compartimentale** di Trieste, il 25 novembre, ha avuto il suo simpatico epilogo l'annuale concorso per l'abbellimento e decoro degli impianti, con la premiazione dei vincitori.

Gli impianti premiati sono stati 20 su 52 concorrenti, ai quali sono stati distribuiti diplomi, coppe, medaglie e premi vari.

Si sono distinte in modo particolare le stazioni di Villa Opicina e Redipuglia, classificatesi a pari merito al primo posto, seguite da Gorizia, Mossa e dalle Assuntorie di Forgaria, Manzano e Pinzano, dal 3° Tronco IE di Trieste C.M., dalla 3ª Zona IE di Gorizia e da alcune case cantoniere.

Ai Capi Impianto premiati le nostre congratulazioni e l'augurio di ulteriori soddisfazioni nel 1969.

● **La simpatica signora** Elda Loiacono, in servizio presso la Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, il 29 novembre è stata collocata a riposo. Superiori e colleghi, con una breve cerimonia hanno voluto festeggiare l'interessata e offrirle nell'occasione un piccolo presente.

Alla neo-pensionata i colleghi ed amici augurano una serena e lunga quiescenza.

● **Il Circolo Filatelico** del Dopolavoro di Trieste, il 1° dicembre, ha festeggiato la « Giornata del Francobollo » con una mostra giovanile alla quale hanno partecipato ben 25 espositori. Alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Luigi Villata, e di numerosi invitati sono stati distribuiti i seguenti premi:

— per la categoria fino a 12 anni: 1° premio a Susanna Larconelli per la collezione « Visitando la Spagna »; 2° premio a Claudio Podzinkova per la collezione « la Francia » e 3° premio ad Umberto Armilli per la collezione « Le Ferrovie »;

— per la categoria dai 14 ai 16 anni: 1° premio a Franco De Toma per la collezione « L'arte navale » e 2° premio a Laura Luzzato per la collezione « Il Paese di Zio Sam »;

— per la categoria dai 17 ai 20 anni: 1° premio a Ruggero Cortellino per la collezione « Gli animali » e 2° premio a Nivea Zaccariotto per la collezione « Età antiche ».

Nell'occasione è stata inaugurata la nuova sede della sezione giovanile, che ha trovato una sistemazione nel Palazzo Compartimentale, ed alla cui attività prendono parte circa 60 ragazzi. Quattro di essi e precisamente Franco De Toma, Daniela Peternelli, Nivea Zaccariotto e Fulvia Scortecci, sono stati invitati a partecipare alla Esposizione mondiale juniores che si terrà nel Lussemburgo.

● **L'8 dicembre**, il Circolo Filatelico del DLF di Trieste ha conseguito un ulteriore successo in occasione della rassegna annuale regionale, tenuta a Pordenone dalla locale Associazione Filatelica.

Infatti, il Segr. Tec. Capo Scortecci geom. Vittorio, Presidente del Circolo, ha vinto il 1° premio, consistente in una Coppa offerta dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, con la sua collezione intitolata « Storia filatelico-postale di Trieste », mentre il Segr. Capo a riposo Giuseppe Deschi ha vinto una splendida medaglia d'oro e la signora Emilia Daneu, moglie del Coadiutore Tec. capo a r. Raffaele Perco si è aggiudicata una medaglia di bronzo.

● **Domenica 8 dicembre**, presso la sede del Dopolavoro di Pontebba è stata celebrata la festa del Pensionato F.S., alla quale hanno partecipato oltre 80 tra pensionati e vedove di ferrovieri. Erano presenti l'ing. Vincenzo Bubbico della Divisione Lavori, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, il Sindaco ed il parroco di Pontebba nonché tutto il Consiglio Direttivo del Dopolavoro.

E' stata officiata una Messa solenne per onorare tutti i ferrovieri defunti. Successivamente, tutti i presenti sono convenuti nella sala mensa del Sodalizio, dove il Presidente, Op. Qual. di 1ª cl. Div. I.E. Romano della Schiava, ha loro rivolto il benvenuto, illustrando tutte le difficoltà incontrate e superate per giungere alla realizzazione della nuova sede, grazie all'interessamento del Direttore Compartimentale ed al contributo e prestito concessi dall'Ufficio Centrale del D.L.F.

Hanno risposto l'ing. Bubbico ed il Sindaco, formulando auguri di lunga vita ai pensionati e sempre maggiore successo ed ulteriore sviluppo del Sodalizio al Consiglio Direttivo.

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età: il Csq. della linea Mario Boschin del Tr. di Monfalcone, il Conduttore Giovanni Briulotta del D.P.V. di Trieste C.le, l'Op. qual. 1ª cl. Remo Cesaro della 3ª Zona I.E. di Portogruaro, il Manovale Giuseppe Cossutta della Sq. Rialzo di Trieste C.M., il Csq. Dev. Attilio Damiani della stazione di

Udine, il Frenatore Guerrino De Sabbata del D.P.V. di Udine, il Manovale Ancello De Colle del D.L. di Udine, l'Assist. Viagg. Domenico Del Vecchio del D.P.V. di Trieste C.le, il C. Treno 1ª Giobatta Fabiano del D.P.V. di Udine, il Manovale Alessandro Fabro della Stazione di Udine, l'Op. Qual. 1ª Luigi Filaferro del 12° Tr. di Pontebba, il Macch. 1ª cl. Santo Gobbato del D.L. di Trieste C.le, il Manovr. Capo Antonio Govetto della staz. di Udine, il Csq. Dev. Varisco Mattiussi della Staz. di Udine, l'Op. qualif. 1ª Francesco Mauri della 1ª Zona IE di Trieste C.le, il Csq. Dev. Guido Miani della Staz. di Udine, il C. Treno 1ª Mario Mazzucchi del D.P.V. di Trieste C.le, il Csq. Manovr. Antonio Ottogalli della Staz. di Portogruaro, il Macch. 1ª Federico Placereani del D.L. di Udine, il Segret. Bruno Pugliese della Div. Comm.le, l'Usciere Vincenzo Sorbara della Div. Lavori, l'Appl. Tecn. P.le Bruno Sordi della Div. Lavori ed il Dev. Quinto Visentini della Staz. di Villa Vicentina.

A tutti « Voci » augura lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna express.** Fabrizio al Segr. Tecn. Claudio Mezzetti della Div. Mat. e Trazione; Loredana al Macch. 1ª cl. Aldo Candussio del D.L. di Udine; Lucia al Macch. 1ª cl. Giorgio Brumat del D.L. di Udine; Massimo al Manovale Oliviero Clemente del D.L. di Udine; Lucia al Manovale Ferruccio Zadro del D.L. di Trieste C.le; Daniele al Manovale Roberto Roitz del D.L. di Trieste C.le; Rossana al Segr. Tecn. Gianni Demartis della Div. Lavori; Luca all'Op. qualif. 1ª cl. Oreste Indri della 3ª Zona I.E. di Portogruaro; Ottaviano all'Op. qualif. 1ª cl. Fiorenze Del Vecchio della 2ª Zona I.E. di Gorizia; Gianluca all'Op. Qualif. 1ª cl. Emilio Perosa della 3ª Zona I.E. di Portogruaro; Agnese al C. Staz. P.le Francesco Rasura della Staz. di Trieste C.le; Alessandro al C. Staz. P.le Antonio Castellano della Staz. di Aurisina; Santino al Contr. Viagg.te Giuseppe Maccari del Gruppo Contr.; Francesca all'Ass. P.le di Staz. Rocco Giglietta della Staz. di Trieste C.le; Stefano all'Ass. P.le di Staz. Gianfranco Gregori della Staz. di Prosecco; Andrea all'Ass. P.le di Staz. Giuliano Meroi della Staz. di Pontebba e Mario al Capo Gest. Sup. Gelindo Groppo della Staz. di Pontebba.

Ai neonati auguri da « Voci » e vive felicitazioni ai genitori.

● **Il Segretario P.le Lombardo** dott. Silvio, in servizio presso la locale Segreteria Compartimentale, il giorno 14 novembre ha conseguito presso l'Università degli Studi di Trieste, la laurea in giurisprudenza, discutendo la tesi sul reato complesso.

Al neo-dottore vivissimi rallegramenti ed auguri di un brillante avvenire.

● **Sono stati insigniti** dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana i sottonotati funzionari ed agenti: Isp. P.le Butti dott. Giorgio ed Isp. P.le Zanetti dott. Ferruccio della Divisione Ragioneria; il Segr. Tecn. Sup. Sbragi geom. Danilo della Divisione IE; il Capo Deposito Sup. Giuseppe Blancini del Dep. Loc. di Udine ed il Capo Treno di 1ª cl. Domenico Tedesco del D.P.V. di Cervignano.

Ai neo-cavalieri vivissimi rallegramenti dei colleghi e amici nonché da « Voci ».

● **Da queste pagine** vadano gli auguri di una pronta e completa guarigione all'Operaio di 1ª cl. della 5ª Zona I.E. di Pontebba Giuseppe Trangoni, vittima di un infortunio sul lavoro.

Al caro « Titti » l'augurio più caloroso da atleti, amici e Dirigenti del Dopolavoro Ferrovieri di Udine e Pontebba.

Carrozza Postale

(segue da pag. 2)

un nuovo padiglione a suo tempo già previsto a tale scopo nel progetto di massima.

Per la seconda fase potrebbe essere contemplata la opportunità di costruire una nuova casa dello stesso tipo in altra località nel meridione.

Peraltro, i cennati progetti sono condizionati, nella loro concreta attuazione, dalle esigenze del bilancio di gestione dell'Opera di Previdenza in relazione alle altre concorrenti attività assistenziali.

DONI DI NATALE

Cara Voci,

desidero ringraziare attraverso le tue colonne la Dirigenza aziendale per il gentile pensiero avuto nei confronti del sottoscritto con offerta di L. 10.000 e di un panettone e spumante in occasione del S. Natale mentre mi trovavo ammalato a casa.

VINCENZO PRIOLO
Op. qualif. 1ª classe, Deposito Loc., CASTELVETRANO

IL VESTIARIO DEI MANOVALI

Signor Direttore,

di anno in anno la nostra Azienda rilancia la campagna contro gli infortuni distribuendo a destra e a manca indumenti e oggetti di protezione, ma per noi manovali di piccole stazioni nessuno ci pensa. Siamo noi gli eterni esclusi da certe forniture. Forse che gli agenti con la qualifica di manovale non danno anch'essi il loro modesto contributo al regolare svolgimento dell'esercizio ferroviario? Non sono forse sottoposti a rischi e disagi come le altre qualifiche? Noi, come ella sa, espletiamo mansioni diverse che in breve vogliamo ricordare:

1) carico e scarico delle merci;
2) servizio di deviatore;
3) servizio di manovratore;
4) pulizia degli uffici, locali vari, sale d'attesa, gabinetti e, infine, giardinaggio;
5) nelle stazioni disabilitate al servizio movimento il manovale funge da guardablocco con tutte le responsabilità conseguenti senza alcun compenso se si eccettua quella miseria di maggiorazione concessa sul premio di operosità.

In relazione ai compiti affidati al manovale, non si riesce a concepire come l'Azienda possa escludere dalla fornitura vestiario agenti del genere. Il nuovo regolamento vestiario, che attendevamo con ansia, ha escluso ancora una volta il manovale, poiché la concessione della divisa invernale non può ritenersi da sola soddisfacente. Certo che l'Azienda si è proprio sforzata nell'accordarci tanto. Ma è possibile che certe restrizioni vengano fatte sempre e soltanto per i manovali? Ultimamente abbiamo avuto occasione di vedere i manovali assunti con contratto INT regolarmente equipaggiati per il mestiere che dovevano assolvere (il nostro mestiere) e, cioè, muniti di scarpe, di guanti, di tute da lavoro. E ciò senza discriminazione di impianti. Ora a noi tutto questo ci viene ancora negato e tuttavia si continua a fare appello al dovere antinfortunistico che ci incombe.

Pensiamo che l'Azienda concedendo anche a noi indumenti e oggetti elargiti ad altri ne trarrebbe essa stessa un notevole vantaggio perché si eliminerebbero tanti piccoli infortuni che sovente capitano a noi per non essere appunto convenientemente protetti.

Non le pare egregio Direttore che l'osservazione presente sia abbastanza pertinente?

Con la speranza che questa possa trovare collocazione nel suo giornale, distintamente salutiamo.

DI MEO LUIGI
Manov. Staz. F.S., MANOPPELLO (PE)

● *Una lettera « patetica » quella del Manovale Di Meo, che esprime le attese di una categoria i cui meriti sono indiscutibili. Sembra a noi, tuttavia, eccessivo affermare che « ai manovali nessuno ci pensa ». Proprio per il vestiario uniforme, infatti, va detto che il nuovo regolamento, modificando le norme preesistenti, ha incluso i manovali ed ha previsto la fornitura della divisa del tipo relativo alle funzioni svolte. I manovali di stazione, quando la loro utilizzazione non comporta l'attribuzione dello stesso trattamento di vestiario previsto per la qualifica di cui si svolgono le mansioni, hanno comunque diritto ad una divisa invernale, a due camicie grigie complete di cravatta nonché a un indumento di lavoro per il periodo estivo.*

Per quanto riguarda la fornitura dei mezzi di protezione antinfortunistica essa è strettamente legata alle mansioni preminenti svolte da ciascun agente e tiene conto del grado di infortunio che la mansione comporta. I mezzi di protezione vengono assegnati al personale indipendentemente dalla qualifica e dall'importanza dell'impianto.

SPIRITO DI CORPO

Egregio Direttore,

sarò un « Matusa », come dice mio nipote Luca; ma, quando il postino mi consegna quella grossa busta giallo indefinito, sento l'irresistibile desiderio di chiudermi nella mia piccola « tana » per rivivere, per qualche ora, l'ebbrezza del binario, anche se il mio posto è ormai sul tronchino nei pressi del paraurti!

In servizio, egregio Direttore, siamo tutti, nessuno escluso, degli irriducibili attaccabrighe nei confronti di tutto ciò che ci parla di rotaia, pietrisco, moduli, stampati e... « bollettino stipendio » (copia per l'interessato); ma, nella posizione di f.u. come le traverse scassate, ci scazzottiamo peggio di quanto fanno i nostri Marinai se un collega di una Marina battente qualsiasi altra bandiera si permette anche solo di guardarli storto! E' nel carattere degli Italiani; ma, soprattutto, dei Marinai e dei Ferrovieri.

Una critica. Me lo permette? « Voci della Rotaia » è troppo striminzita e chiusa in relazione ai compiti che ancora ci... pardon, vi attendono. Ehi! Chi, se non la rotaia e le traverse, credete che possa portare la civiltà nel Mato Grosso, in India, nel Tibet, nella Siberia e negli immensi ghiacciai e foreste del mondo ancora inesplorato? Magari poi arriveranno quelli dell'asfalto, con il bollettario per riscuotere il pedaggio e dirvi: « Via!... Siete dei superati! ». Non arrabbiatevi, andatevene... La civiltà che avete portato rimane, no?!

PICCIOLI UMBERTO
Ex Segr. Tec. Capo in pens. per infort., AULLA (MS)

LE DIVISE DEGLI SPORTELLISTI

Sig. Direttore.

l'Azienda Ferroviaria, sta facendo sforzi notevoli per il suo potenziamento ed i risultati sono evidenti ed encomiabili.

Ciò che mi stupisce, però, è che nessuno ha pensato, almeno per quanto mi risulta, ad un problema apparentemente di scarso rilievo: quello della divisa agli sportellisti delle biglietterie.

Non le sembra, infatti, un anacronismo, nel 1968, vedere dietro gli sportelli delle biglietterie di Roma, Milano, Napoli, (per non parlare di quelle delle stazioni più piccole) agenti che indossano camici neri, vestiti di varie fogge e colori o addirittura fanno servizio in maniche di camicie multicolori?

Non si potrebbe dotare di una divisa anche questi agenti che sono i primi rappresentanti dell'Azienda con i quali il pubblico viene a contatto?

Una divisa che non sia, però, l'antiquato camice nero che va bene solo per i becchini! A mio modesto parere una divisa azzurra come quella in uso nell'Aviazione civile andrebbe molto bene; non le sembra?

Gradirei molto una sua risposta attraverso « Voci della Rotaia ». Nel ringraziarla porgo deferenti saluti.

Cav. ROMOLO ROMANO,
Consigliere Comunale, NOLA (NA)

● *Allo stato delle cose, numerose innovazioni sono in programma — come abbiamo già ampiamente riferito — per il vestiario del personale delle F.S., ma non per gli sportellisti delle biglietterie, per i quali non è stata prevista una divisa particolare; tuttavia lo stesso Direttore Generale, che abbiamo informato a voce della segnalazione, ci ha mostrato il più vivo interessamento per la proposta. Anche per questo, noi giriamo la segnalazione ai Servizi competenti, aggiungendo che essa ci sembra degna di considerazione se riferita agli addetti alle biglietterie delle grandi stazioni, per le quali appare valido il confronto con il personale delle compagnie aeree.*

Filatelia

Poste Italiane. La serie dei francobolli di posta ordinaria detta « Flora » ha aumentato due valori dal 20 dicembre. Quello da 55 lire è stato dedicato al cipresso mentre l'altro da 180 lire riproduce un cespuglio fiorito di ginestra. In conseguenza di questa emissione, la detta serie risulta composta di otto valori e cioè: L. 20, 25, 40, 50, 55, 90, 170 e 180.

Il 16 dicembre, come è noto, è stato emesso un valore di 150 lire che serve per i « pacchi in concessione ».

Nei primi mesi del 1969 saranno messi in vendita 4 valori complementari della serie di posta ordinaria « Siracusana » stampati su carta fluorescente. Il valore da 55 lire sarà stampato nel colore viola. Quelli da L. 125 e 180 saranno riprodotti a due colori: il primo arancio lilla ed il secondo grigio bruno violaceo. L'ultimo valore complementare (L. 300) sarà stampato a colore unico come gli attuali in corso da L. 100 e 200.

Si segnala inoltre che la casa Editrice Sadea - Sansoni di Firenze ha recentemente iniziato la pubblicazione della «Enciclopedia dei Francobolli» sotto la direzione del Dr. Fulvio Apollonio, Presidente dell'Unione Stampa Filatelica Italiana. La pubblicazione si annunzia utile ed interessante. L'opera è stampata ed illustrata con molta chiarezza e consta di 50 fascicoli settimanali che si trovano già in vendita presso tutte le edicole.

Repubblica di S. Marino. Si comunica il programma delle nuove emissioni filateliche per il 1969.

La prima emissione si avrà nel mese di febbraio. Si tratterà di una bella serie pittorica di 4 valori con le riproduzioni di parte degli affreschi del 1300 dipinti da Ambrogio Lorenzetti nel palazzo pubblico di Siena.

Dopo circa 2 mesi da questa emissione verrà messa in vendita la consueta serie dedicata all'« Europa 1969 » e verso giugno uscirà la serie delle « Carrozze » che sarebbe la continuazione delle varie emissioni annuali che illustrano i vari mezzi di locomozione.

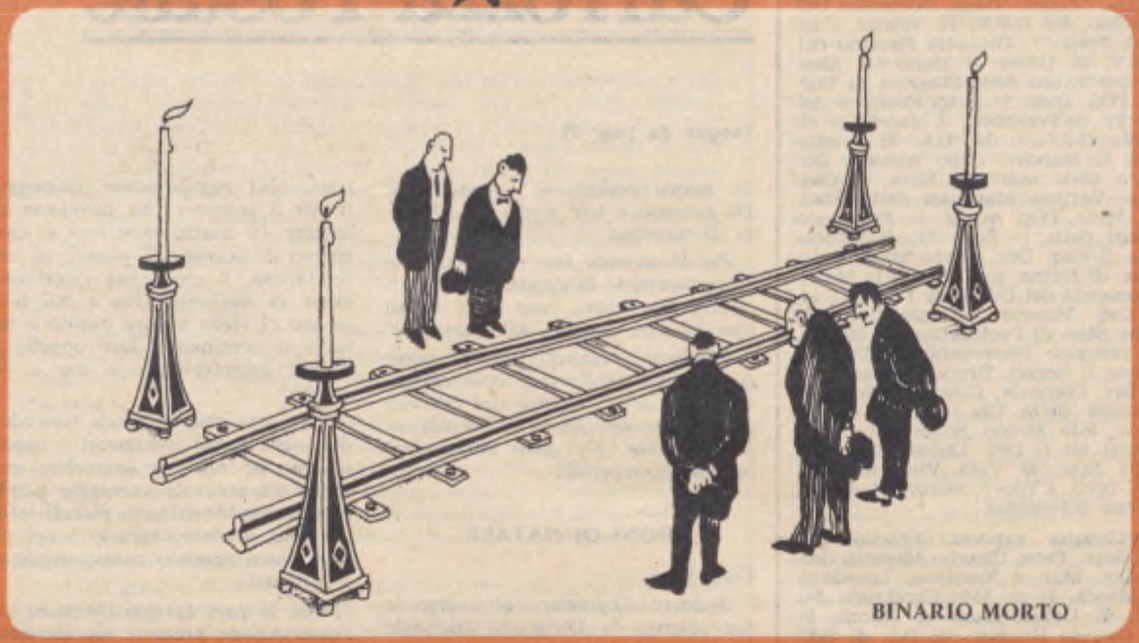
Salvo qualche eventuale aggiunta di valori ordinari il programma filatelico del 1969 si chiuderà con la emissione natalizia come è stato fatto quest'anno.

Città del Vaticano. La serie del Natale 1968 che è stata messa in vendita il 28 novembre u.s. è stata stampata in ragione di 2.450.000 serie, tiratura robusta se si vuole. Le prenotazioni degli acquirenti furono notevolmente decurtate.

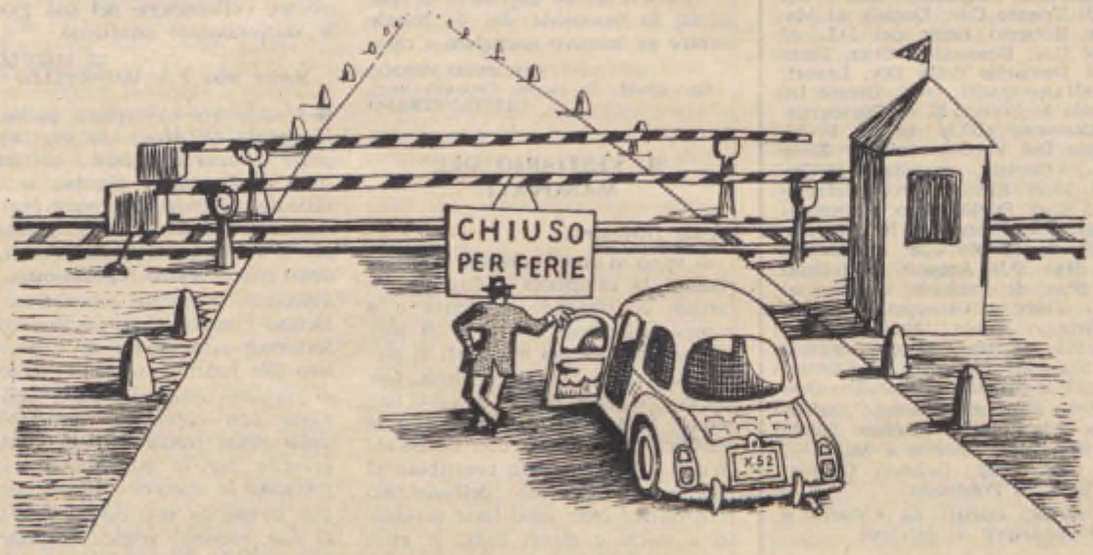
Notizie varie. Si segnalano due curiosità filateliche: il sultanato arabo di Umm al Quiwain ha soprastampato i francobolli emessi per le Olimpiadi del 1964 per celebrare le Olimpiadi del 1968 di Città del Messico. Per ricordare la cruenta morte del Senatore Bob Kennedy ha pure soprastampato i francobolli emessi nel 1963 in occasione dell'uccisione del Presidente U.S.A. John F. Kennedy.

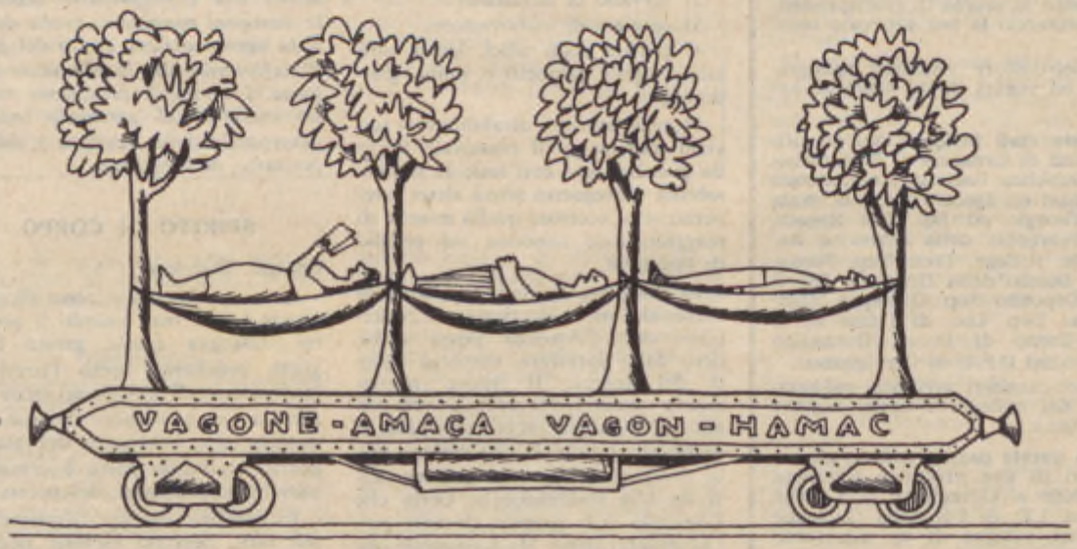
Dino BONCOMPAGNI

Ridiamo con ★SANGIO



BINARIO MORTO





VAGONE LETTO ESTIVO

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Intarsio (xxoooxoox)

LA BEFANA

Quando pallida e silente
va su i tetti e ovunque fruga,
scappa e scappa e in ogni cappa
getta un fascio rilucente
si che l'ombra è presto in fuga.
Nel candore immacolato
piega il corpo assai sottile;
brilla, brilla, riscintilla,
trema a un lieve ansar di fiato,
l'ombra guarda più gentile.
Da le mani ancor tremanti
getta a fasci l'oro e incalza
l'ombra...: e l'ombra via ne sgombra,
mentre, a un tratto, ha spinto avanti
così piccola una calza...

EMIRENO

Scarto iniziale 8/7)

SPIRITOSO AD OGNI COSTO...

Con quella sua malefica freddura
si dà dell'aria, questo... fesso nato:
mi è sceso così in basso e addirittura,
detto tra noi, mi appare un po'... suonato!

TRAIANO

Sciarada (xxxxxooooooo)

IL COMMERCIANTE DEVE ANDARE...

Per uno del suo stampo, ad improntare
una partita dietro ordinazione
fa... somma differenza che si parta,
dei suoi prodotti a dar dimostrazione.

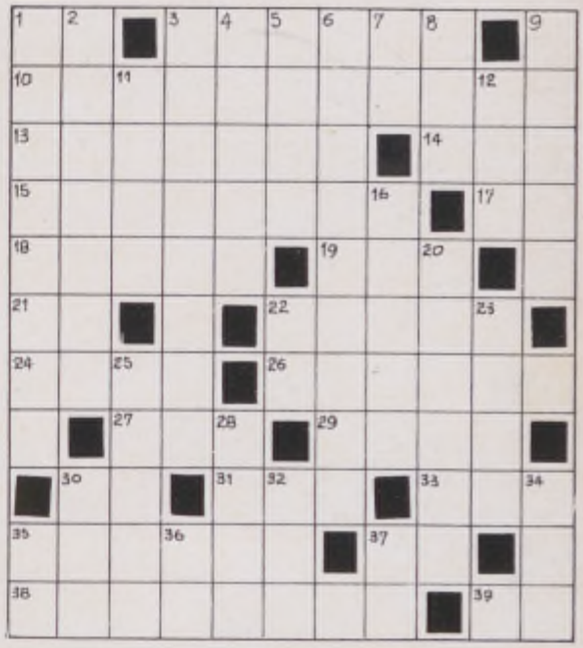
TRAIANO

Cruciverba

ORIZZONTALI: 1) Mezza mela; 3) La ragazza di Trieste... nell'arena; 10) Formalista; 13) Disordinati; 14) L'arte latina; 15) Nome di donna; 17) Preposizione telegrafica; 18) Effluvi delle sostanze; 19) Ungheria, Norvegia e Germania; 21) Preposizione; 22) Un calciatore della Roma; 24) Città spagnola; 26) Molto più che buono; 27) Una rosa... recisa; 29) Lo è la governante per il bambino; 30) Cagliari in auto; 31) Come il 15 orizzontale; 33) Numero cardinale; 35) Celebre cantante calabro-francese; 37) Modena (sgl.); 38) Strumento per fare fori; 39) Como (sgl.).

VERTICALI: 1) Celebre battaglia; 2) Venire incontro ad un desiderio (fr.); 3) Mini propulsore; 4) Fan di santità pallidi i clivi; 5) Charlot interpretò quelle della ribalta; 6) Si appiccica come indicazione; 7) Un tiro... corto; 8) Scala di sensibilità per pellicole cinefotografiche; 9) Divisione della popolazione in India; 11) Lo diventa l'uovo bollito a lungo; 12) Preposizione; 16) La compagna di un Giuseppe, eroe dei Due Mondi; 20) Un furbo a Roma; 22) Il corso d'acqua più lungo d'Italia; 23) Nome di califfi; 25) Monti russi; 28) Un celebre marchese scrittore; 30) Centro Addestramento Reclute; 32) Preposizione articolata; 34) Amò Leandro; 35) Un dito devocalizzato; 36) Quattro nella Roma antica; 37) Avversativo.

F. MUCCIO



Frase a intarsio (x'yyxoyyyo)

QUESTI CLIENTI

(parla un commerciante)

L'articolo che mostro è quel che vogliono...
Non siano gretti a spendere, che diamine!...
Esitazioni e dubbi ancor m'oppongono?
Si decidano presto: è una preghiera!
Ormai è quasi sera...

RE FACER

Lucchetto (xxooo; oooxx = xxxx)

FIDATEVI DEI BUONI DEL TESORO!

Son... d'avviso e non v'inganno:
i Buoni del Tesoro
col tempo frutti danno!

ALPA

Indovinelli

RENATO RASCEL

Per le sue pose fa naturalmente
sorridere la gente:
così, istantaneamente, all'occasione
sa dare sempre un'ottima impressione.

IL DUCA DI MANTOVA

ZITELLONA FURIBONDA

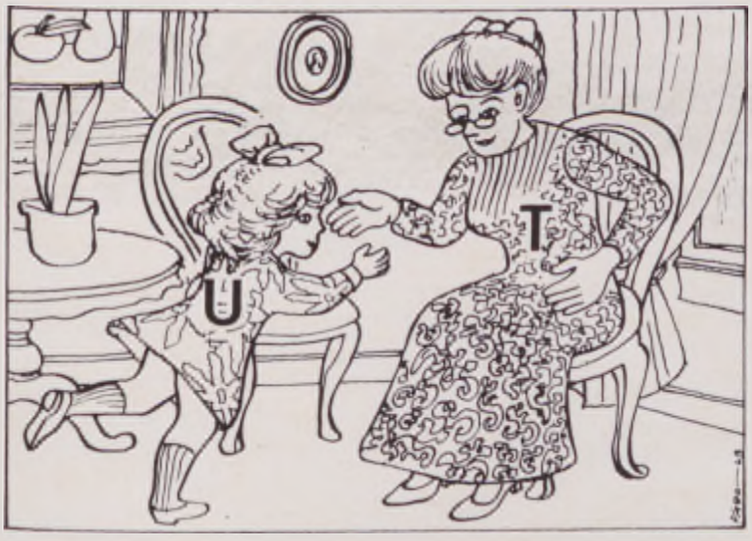
S'ella parlar potesse,
e certo fuor dai denti lo faria,
direbbe: — in vita mia
non ho trovato un can che mi volesse!

IL VALLETTO

Soluzioni del numero precedente

CAMBIO DI DOPPIA CONSONANTE: buSSola, buCCola, buBBola. **CAMBIO DI CONSONANTE A FRASE:** lLuminello = il Mulinello. **ANAGRAMMA:** cascó = sacco. **SCIARADA INCATENATA:** ara, razzo = arazzo. **INDOVINELLI:** il pianoforte; il funerale; la cambiale. **REBUS:** CA stella; naso G; N ante = castellana sognante. **REBUS:** S è nato re; avi T, A = senatore a vita. **CRUCIVERBA. Orizzontali:** 1) Adattamento; 10) Cid; 11) Marlon; 12) Quintale; 15) Re; 16) Urgente; 17) Ins; 18) Inetto; 19) Mat; 20) Sa; 21) Voce; 22) Capitolo; 25) Avara; 27) Alano; 29) Ravel; 30) No; 31) Tr; 32) Eni; 33) Are; 34) Poi. **Verticali:** 1) Acquistare; 2) Diurna;•3) Adige; 4) Amatori; 5) Male; 6) Ere; 7) Ni; 8) Tornaconto; 9) Oneste; 13) Nettare; 14) Tnt; 17) Imola; 21) Volo; 22) Cavi; 23) Pula; 24) Tane; 26) Van; 28) Ori.

REBUS (frase: 1.2.2.1.5 = 3.2.6) di Vago.



REBUS (frase: 2.5.1.5.1.1 = 5.10) di Traiano

BEFANA 1969
ITALOCREMONA
ITALOCREMONA

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 2 - FEBBRAIO 1969

Saldata a Ventimiglia la T.E. francese e italiana

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

Con questo numero di « Voci » Alberto Ciambricco lascia dopo 10 anni l'incarico di Redattore Capo: i suoi altri impegni quale dirigente del settore Relazioni Aziendali non gli consentivano, infatti, di dedicarsi ancora, come desiderava, al lavoro del Periodico.

In ragione del suo incarico, resta tuttavia a contatto di gomito con la redazione e pertanto lo potremo annoverare ancora tra i nostri collaboratori.

Mentre esprimiamo a lui la nostra gratitudine per l'impegno profuso in questi anni al servizio di « Voci », come in tutto ciò che fa parte del suo lavoro, porgiamo un vivissimo augurio a Mario Casacci che — redattore del nostro Giornale fin dall'inizio della pubblicazione — assume da questo numero l'incarico di Redattore Capo, nel quale avrà certamente modo di far conoscere ancor più le sue qualità.

BANDIERE ROSSE AGLI UTENTI DEI P.L. PRIVATI

A seguito della pubblicazione su « Voci » di ottobre 1968 della lettera del macchinista Salvatore Greco che proponeva di dotare gli utenti dei P.L. in consegna a privati, di bandiere rosse per eventuali segnalazioni ai treni in caso di pericolo, la Direzione del Servizio Lavori e Costruzioni ha comunicato di non ritenere attuabile il provvedimento su un piano generale.

« E' noto che le chiavi di chiusura di P.L. di strade private — ha precisato il Servizio — vengono consegnate, nella quasi totalità dei casi, a più coloni dei diversi fondi che si servono del passaggio e ad ognuno dei quali dovrebbe essere consegnata almeno una coppia di bandiere per le segnalazioni contemporanee nei due sensi di marcia dei treni.

D'altra parte, indipendentemente dalle difficoltà di carattere pratico, l'adozione di un provvedimento del genere potrebbe sollevare delicati problemi di natura giuridica, per cui in mancanza di disposizioni di legge che leghino i privati a determinati comportamenti regolamentari, non sembra il caso che si possa andare oltre le norme generiche che vengono introdotte nelle convenzioni consensualmente stipulate con gli utenti per regolare l'uso del P.L. ».

INCARICATI IN SERVIZIO DI GUARDA-LAVORI

Un gruppo di incaricati di Napoli ci scrive chiedendo per quale ragione non possono essere inquadrati nei ruoli delle F.S., mentre lo possono i manovali provenienti dall'I.N.T., sebbene abbiano prestato solo sei mesi di effettivo servizio.

Non pubblichiamo la lettera perché non firmata: tuttavia, trattandosi di una questione di categoria, aggiungiamo soltanto che gli incaricati in servizio di guardalavori di Napoli potranno beneficiare della sistemazione a ruolo prevista dall'art. 30 della Legge 27-7-1967, n. 668 se risulterà confermato il possesso di tutti i requisiti ed avranno conseguito le prescritte abilitazioni.

NON ERA IL I° MACCHINISTA DEL « SETTEBELLO »

Sig. Direttore,

chiedo scusa del disturbo ma debbo fare una precisazione in merito alla foto di cui a pagina 27 di *Voci della Rotaia* n. 10 dell'ottobre 1968. Senza togliere nulla ai riconosciuti meriti del macchinista di I^a^ classe Carlo Carnaghi, le faccio presente che egli non è stato il 1° macch. del Settebello andato in quiescenza.

Lo scrivente era Capo Deposito Sovraintendente al Servizio Trazione, e aveva mansioni di istruttore e scorta treni, in modo particolare degli ETR e quindi anche del Settebello. All'inizio delle prime prove di circolabilità, di frenatura, ecc. i primi macchinisti, ormai a riposo da tempo, furono: Asce, Mariani, Bagaglio, Masnaghetti, Simonetto, Guerra ecc., del deposito Loc. di Milano C.le. Il macchinista Carnaghi è di epoca molto più recente.

A puro titolo informativo, le faccio noto che i primi macch. degli ETR nel lontano 1937-1938 ancora prima della elettrificazione della linea Bologna-Milano furono: lo scrivente, Cervellati, Bagnoli, Venturoli, e Corticelli del Deposito Loc.ve di Bologna C.le. I primi ETR fecero servizio fra Bologna e Napoli; a quell'epoca furono raggiunte le velocità di km 201-203 orari. Quanto sopra per la verità.

EMILIO DE GIOVANNI

● *Prendiamo ben volentieri atto delle sue precisazioni e chiediamo scusa a lei e agli altri macchinisti ai quali abbiamo involontariamente tolto meriti e anzianità, in relazione al servizio prestato sul « Settebello ».*

PERCHE' CONTAINER

In relazione alla lettera del sig. Renzo Ferretti di Bologna, pubblicata in questa rubrica del numero 11/1968 e in cui si chiedeva di adottare il termine contenitore per tradurre il relativo termine inglese « container », la Direzione del Servizio Commerciale ha scritto al Giornale quanto segue:

« Il termine "container" è ormai entrato nell'uso comune non soltanto nell'Azienda F.S., ma anche presso gli operatori economici interessati a questa nuova tecnica di trasporto, nonché presso tutte le Amministrazioni ferroviarie europee ed extraeuropee.

Il termine stesso è talmente diffuso e generalizzato nell'uso corrente che una diversa denominazione, per effetto della traduzione nelle diverse lingue, potrebbe ingenerare equivoci, in special modo per i traffici internazionali, che — in questo particolare settore — sono attualmente in netta prevalenza.

LA DIRETTISSIMA ROMA - FIRENZE

Il progetto per la realizzazione della « direttissima » Roma-Firenze è stata approvato di recente dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica. Sulla importante opera che costituisce uno dei capisaldi del rilancio del trasporto ferroviario in Italia, pubblicheremo, nel prossimo numero, un articolo del nostro Direttore Generale.

UN SEDILE PER L'AUTOMOTORE 216

Egregio Direttore,

su « Voci » di ottobre '68 leggo la lettera inviata dal macchinista Cutuli del Deposito Locomotive di Catania, il quale propone una modifica al sedile delle locomotive da manovra che potrebbe diventare molto più comodo.

Sono un manovratore abilitato alla condotta dell'automotore gruppo 216 che purtroppo non dispone di alcun sedile. Poiché noi facciamo le stesse otto ore di lavoro del collega Cutuli, sempre in piedi, spero che si trovi anche per noi una qualsiasi soluzione.

Cordialmente la saluto e la ringrazio.

ANTONINO GENTILE
STAZIONE F.S. - VIBO VALENTIA

● *La richiesta ci sembra giustificata e, pertanto, la sottoponiamo all'attenzione del competente Servizio Materiale e Trazione con preghiera di fornirci gli elementi per la risposta.*

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 2 - FEBBRAIO 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. Sv. (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: Il « Mistral » arriva a Ventimiglia (vedere servizio alle pagine 3-4-5).

ferrovieri !!
UNA ECCEZIONALE OFFERTA PER VOI DELLA
Nuova Enciclopedia
leggete a pag. 11 le particolari condizioni di vendita

Il « Mistral » arriva a Ventimiglia

SALDATE LA T.E. FRANCESE E ITALIANA

Con la Cannes-Ventimiglia le ferrovie francesi hanno completato l'elettrificazione della linea da Parigi al confine italiano — L'incontro del nostro Ministro dei Trasporti con quello francese giunto a Ventimiglia a bordo del nuovo « Mistral » — La soluzione dei complessi problemi per la elettrificazione del nostro scalo di confine e il contributo italiano alla realizzazione dell'opera.

Giornata di festa e dell'amicizia italo-francese quella del 6 febbraio scorso lungo l'arco ferroviario che da Nizza conduce a Ventimiglia. Si attende l'arrivo del « Mistral », il più moderno e dotato treno d'Europa, nel viaggio inaugurale della elettrificazione del tratto Cannes-Ventimiglia, che porterà nella cittadina italiana il Ministro dei Trasporti francese, il Direttore Generale della S.N.C.F. ed il seguito di funzionari e tecnici dei vari servizi della Direzione Generale di Parigi e del Dipartimento del Sud-Est.

Alle ore 11,15, in perfetto orario, le quindici carrozze del « Mistral » lucide, di acciaio inossidabile, si arrestano sul primo binario. Sono in attesa il Ministro Mariotti, il Capo di Gabinetto avv. Ciardulli, il Direttore Generale ing. Fienga, il Prefetto di Imperia, il Direttore Compartimentale ing. Bordoni, funzionari e tecnici del Compartimento di Genova, giornalisti. Le autorità francesi scendono dal treno e quelle italiane si fanno loro incontro a porgere il benvenuto. Nell'atrio della stazione le voci del Ministro Mariotti e del Ministro Chamant si levano a siglare il senso della amicizia italo-francese nel contesto della Comunità Europea e dei popoli che la compongono. Il Ministro Mariotti rileva che i

I Ministri Chamant e Mariotti a colloquio, presente anche il Direttore Generale Ing. Fienga. Sotto, il rinnovato impianto di Mentone.

sempre più moderni e rapidi collegamenti ferroviari siano destinati ad un maggior avvicinamento dei due popoli. Sul « Mistral » salgono poi le autorità ed i giornalisti italiani ed il treno riprende il suo viaggio sul tratto di linea che completa l'elettrificazione della Parigi-Ventimiglia. Durante il viaggio i due Ministri prendono in esame alcuni problemi di comune interesse: essi riguardano la riattivazione della linea ferroviaria Cuneo-Nizza-Ventimiglia che collega il basso Piemonte con la Liguria occidentale attraverso il territorio francese (il tratto da riattivare passa per 14 chilometri in territorio italiano e per 47 in quello francese); il rinnovo della convenzione di Bardonecchia sul transito in Italia dei camion francesi di portata superiore a quella standard italiana: l'apertura del traforo autostradale del Frejus e, nell'attesa, il potenziamento del servizio dei « treni-navetta » che trasbordano i veicoli per ferrovia da un lato all'altro del confine.

Il tratto di linea che si inaugura oggi è di 66 chilometri, su di esso in precedenza i treni erano rimorchiati da motrici a vapore o diesel. Il territorio italiano è interessato dalla linea per 7 chilometri. L'apertura del servizio consente un notevole risparmio di tempo e riduzione dei costi nella gestione della linea. Da parte italiana sono stati approntati, nella stazione di Ventimiglia impianti di adeguamento della tensione elettrica in uso sulla rete italiana a quella francese, così da consentire alle motrici francesi di giungere fino alla stazione di Ventimiglia. Complessivamente l'elettrificazione e l'adattamento sono costate alle ferrovie italiane circa 690 milioni di lire.

Vale la pena ricordare, a questo punto, l'opera di potenziamento della rete ferroviaria italiana nel tratto che corre lungo la riviera ligure da ponente a levante. Da Ventimiglia a Genova la elettrificazione con corrente trifase, che costituiva una soluzione di continuità al sistema italiano, dal 1967 ha subito una trasformazione in corrente continua, unitamente all'inizio dei lavori di raddoppio della linea.

A Nizza, in un salone accanto alla stazione, tappezzato di rosso e di bandiere, ha parlato il Direttore Generale della S.N.C.F. per illustrare l'opera inaugurata.

Il Ministro Mariotti ha colto l'occasione per porre ancora l'accento sulla necessità di un coordinamento dei trasporti sul piano interno ed internazionale. Le ferrovie, ha sottolineato il Ministro, che subito dopo la guerra sembravano un mezzo di trasporto superato, hanno via via dimostrato tutta la loro efficienza e funzionalità come mezzo di trasporto di massa grazie all'opera svolta dai tecnici e lavoratori della Azienda ferroviaria.

Il Ministro Mariotti ha concluso il suo discorso ricordando che la cooperazione internazionale non deve essere solamente vista in termini contabili di unità monetaria ma «in funzione di un più organico collegamento dei trasporti fra Paesi che hanno strutture economiche e sociali molto simili e rispondenti alle stesse leggi di sviluppo e di trasformazione ».

Aurelio BATTAGLIA

IL NUOVO "MISTRAL"

Il celebre treno, in edizione completamente rinnovata, ha compiuto il suo primo viaggio in occasione del completamento della elettrificazione tra Parigi e Ventimiglia - Le tecniche più aggiornate al servizio di un viaggio estremamente confortevole — Dalla vettura bar alla boutique all'ufficio segreteria al saloncino del parrucchiere.

Lo abbiamo visto ed ammirato a Ventimiglia « le nouveau Mistral », l'ultimo grido in fatto di treni TEE. Compiva il suo primo viaggio quel giorno 6 febbraio 1969; un viaggio inaugurale da Parigi alla nostra piccola stazione di confine per partecipare, anche lui, quasi a darle maggior solennità, all'inaugurazione ufficiale di una grande opera: il completamento dell'elettrificazione della linea Parigi-Ventimiglia, la più lunga della rete francese.

L'abbiamo voluta percorrere da cima a fondo questa nuova edizione del vecchio Mistral, in sosta sul primo binario della stazioncina parata a festa.

Ma perché « Mistral »? — abbiamo chiesto al « mécanicien ».

Bisogna essere francesi, o meglio provenzali come me — ci ha risposto con una punta di orgoglio — per gustare appieno il significato di questa parola. Avete mai sentito parlare di quel vento violento che soffiando dal nord imbocca la vallata del Rodano e, spazzate via le nubi dal cielo di Provenza, raggiunge la Côte d'Azur per poi infrangersi, increspandolo, sull'immenso specchio del Mediterraneo? E' il Mistral, lou Mistraou della nostra lingua: la rapidità del suo soffio ha suggerito il nome per il treno Parigi-Nizza.

Poi il macchinista ci ha voluto far da guida lungo tutte le 15 vetture, alcune a scompartimenti di tipo classico, altre a corridoio centrale.

Tra l'altro ci ha parlato anche del suo... bureau: la locomotiva, di una potenza di circa 7500 CV; della velocità del treno: una media di 120 km/h con punte fino a 160 km/h; del suo peso totale: 700 tonnellate; della qualità delle materie, l'armonia dei colori, l'arredamento, le tecniche più moderne escogitate per rendere più piacevole e confortevole il viaggio.

Al nostro passaggio le porte di cristallo tra una vettura e l'altra si aprono automaticamente davanti a noi per richiudersi silenziosamente alle nostre spalle.

Muovendoci in quell'ambiente dalla temperatura piacevolmente condizionata, ci siamo soffermati spesso, ora per alzare od abbassare le veneziane delle grandi finestre a doppio vetro, mediante la semplice pressione di un bottone elettrico; ora per regolare, comodamente sprofondati negli ampi « fauteuils », l'appoggia-testa o inclinare a piacimento lo schienale azionando una piccola leva sotto l'appoggiagomito; ora per ammirare le graziose « hôtesses » in abito rosso che, con tocco squisitamente francese, ci hanno fatto omaggio di un piccolo flacone di profumo.

Attraversiamo una delle due lussuose vetture ristorante ed eccoci alla più sorprendente tra le tante sorprese di questo Mistral: la vettura bar. Vettura diurno potrebbe esserne il nome più confacente, vista la scelta di servizi che essa offre.

Una breve sosta al bar e ci dirigiamo alla « boutique » dove una hôtesse ci attende sorridente. Libri, giornali, tabacchi, pelletterie finemente lavorate, oggetti di regalo, fiori, ecc., non attendono che degli acquirenti. Adiacente è il « secrétariat »: delle giovani impiegate sono a disposizione dei viaggiatori per dattilografare qualsiasi documento, tirare fotocopie, ciclostilare, e addirittura rilegare manoscritti od opuscoli en brochure.

Uno spazioso locale di oltre 3 metri di lunghezza è attrezzato a « salon de coiffure pour hommes et pour dames » e per la vendita di prodotti di profumeria. Una bionda manicure ci sorride al nostro passaggio.

Abbiamo percorso così 380 metri in un caleidoscopio di colori e di luci.

Ringraziamo l'amico mécanicien ed accettiamo l'opuscolo illustrato che gentilmente ci porge una hostess mentre scendiamo. Lo apriamo macchinalmente e ne scorriamo lentamente le illustrazioni. Il nostro occhio si posa alfine sull'ultima didascalia: « Que votre voyage soit un aller ou un retour, soyez les bienvenus à bord de ce nouveau Trans Europ Express ».

Italo MONTI

La « boutique » e il « salon de coiffure » del Mistral. Sul treno è anche possibile far dattilografare documenti.

Rinnovamento aziendale:
dal 1° febbraio
rivoluzione
nelle piccole partite

E' DIVENTATO SEMPLICE SPEDIRE CON IL TRENO

Una sostanziale modifica del sistema di inoltro delle piccole partite a velocità accelerata. Più vasta scelta della tariffa secondo la merce e la velocità di inoltro. Una grossa novità: gli itinerari preferenziali.

Non è stata una cosa semplice, un cambiamento di prezzi come le altre volte. non si è trattato di gettare il vecchio prontuario nel cestino e sostituirlo con il nuovo. Il primo febbraio le Gestioni hanno subito una sostanziale modifica, un riassetto che ha impegnato a fondo i ferrovieri ad ogni livello. Sul bollettino commerciale e nelle relazioni è stata presentata, in termini ufficiali, come la « riforma tariffaria dei trasporti in piccole partite ». In effetti essa è andata dai bagagli ai colli celeri ed alle piccole partite, con una revisione dei prezzi, della organizzazione e delle condizioni di trasporto.

Senza dubbio, superata questa fase iniziale, e con l'aggiunta di eventuali correttivi, indispensabili in operazioni di modifica di così grande portata, la riforma si rivelerà estremamente positiva per gli utenti e per l'Azienda.

A questo punto vogliamo sottolineare che le difficoltà di carattere organizzativo interno, determinate principalmente dalla urgenza con cui è stato varato il provvedimento, vengono via via superate dalla encomiabile iniziativa di tutti gli agenti ferroviari.

Come vedremo, la riforma, nello stesso momento in cui ha inteso in particolare corrispondere alle esigenze del trasporto delle merci, ha creato le premesse per un aumento della velocità dei treni viaggiatori. Uno degli ostacoli al raggiungimento di una velocità commerciale soddisfacente era, infatti, la soggezione al servizio merci di molti treni viaggiatori: è stato diminuito quindi il numero delle merci ammesse su tali treni, mentre si è provveduto all'inoltro con altri aventi pari velocità. A parte i bagagli veri e propri, quelli, cioè, di stretta pertinenza del viaggiatore, è stato permesso l'inoltro sui bagagliai solo dei colli celeri, limitando anche le voci merceologiche ed aumentandone i prezzi.

Perché i bagagliai dei treni viaggiatori erano ingombri di merce? Molta gente preferiva spedire a bagaglio, con onere maggiore, anche merci che avrebbe potuto inoltrare con altri treni. Il motivo di questa preferenza era da ricercarsi, oltre che nella maggiore velocità, nelle ridotte formalità per la spedizione. Per spedire un bagaglio non è necessario compilare nessun documento, le formalità sono tra le più semplici e possono

essere svolte ad esempio, dallo stesso autista incaricato di portare la merce in stazione. Con la riforma è stato deciso, quindi, di accettare alla spedizione colli celeri e piccole partite a velocità accelerata con la stessa disciplina dei bagagli. L'utente presenta la merce in stazione, paga, ritira lo scontrino ed il contratto di trasporto è perfezionato.

E' logico che tale procedura non può essere adottata per spedizioni con particolari gravami, spesa anticipata, assegno, porto assegnato eccetera. In questi casi si deve fare ricorso alla lettera di vettura, la quale, però, è stata semplificata con la eliminazione dell'avviso di arrivo merci. Si suppone, infatti, che nessun operatore commerciale spedisca della merce senza darne diretto avviso al destinatario. D'altra parte se, come abbiamo detto, molti utenti preferivano spedire a bagaglio proprio per evitare la compilazione della lettera di vettura è segno che erano in condizione di avvertire direttamente il cliente. Comunque, per i primi tempi, è stato deciso di inviare a cura della stazione destinataria l'avviso di arrivo. Una volta che la clientela si sarà abituata al nuovo sistema potranno essere superati gli inconvenienti di una eccessiva giacenza in stazione.

L'abolizione della lettera di vettura e l'adozione di tariffe che offrano una vasta gamma di scelta, in relazione al tipo di merce ed alla velocità di inoltro, ha quindi favorito lo sfollamento dei bagagliai, con la conseguente diminuzione delle operazioni di carico e scarico in linea.

E vediamo ora, un'altra innovazione: quella degli itinerari preferenziali. Il traffico merci in piccole partite tra due grandi città, come, ad esempio Milano e Roma, Bologna e Bari, consente la formazione di carri completi per i quali non vi è necessità di manipolazioni e riordini durante il viaggio. La Azienda affronta minori oneri e per questo le merci spedite su itinerari prestabiliti, detti appunto preferenziali, godono di una riduzione di tariffa e di termini di resa notevolmente ridotti.

L'istituzione degli itinerari preferenziali è vincolata all'adeguamento degli Impianti, alle mutate esigenze organizzative, ed a questo si sta provvedendo con sollecitudine.

La riforma ha anche imposto una modifica nella struttura delle Gestioni, e la creazione dei centri di contabilità, prevista per un prossimo futuro, dovrebbe assorbire buona parte del lavoro interno della Gestione, lasciando un margine maggiore per la... cura dell'utente.

Possiamo concludere con una considerazione: spedire della merce per ferrovia deve diventare semplice, quasi quanto affrancare una lettera. Tutto va più in fretta e l'utente non può perdere tempo in valutazioni, in studi sulla compilazione del documento di trasporto, nella interpretazione delle tariffe per il verso giusto. E noi, anche in questo campo, abbiamo cercato di corrispondere alle esigenze dei tempi nuovi.

Vittorio SERMARINI

Nelle foto a pag. 6 e 7 alcune delle merci che si possono spedire con le nuove procedure.

Il Ministro a Firenze

Il Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Mariotti, accompagnato dal Direttore Generale delle FS ing. Fienga, ha visitato nelle scorse settimane gli Uffici del Compartimento ferroviario di Firenze, il Servizio Materiale e Trazione e le Officine di Pontassieve. Nel corso della visita il Ministro ha detto che la scelta del Compartimento di Firenze per il primo contatto ufficiale e diretto con la vita aziendale, trova il suo motivo nella volontà di realizzare al più presto la Direttissima Roma-Firenze, che costituisce uno dei problemi di primaria importanza ai fini dell'adeguamento della rete ferroviaria ad una realtà economica in continuo sviluppo. Il Ministro ha poi rilevato che nelle passate legislature, mentre si dava un giusto impulso alla realizzazione di un'efficiente rete stradale, non si provvedeva nella stessa misura al potenziamento delle ferrovie, che oggi invece si rivelano un mezzo efficace e indispensabile per i trasporti di massa. Rispondendo al saluto rivoltogli dal Direttore Compartimentale, ing. Martarelli, l'on. Mariotti si è dichiarato lieto di essere stato chiamato a collaborare con una delle categorie più preparate del nostro Paese.

Nella sua visita al Servizio Trazione, il Ministro ha ascoltato una ampia relazione del Direttore del Servizio stesso, ing. Bolognin, che ha illustrato i maggiori problemi di un importante settore ferroviario, quale è quello della trazione. In risposta al saluto rivoltogli, il Ministro ha messo in evidenza l'importanza che le Ferrovie hanno nell'economia nazionale ed ha esposto sinteticamente i suoi programmi e le sue direttive come responsabile del Dicastero dei Trasporti. Il Direttore Generale, ing. Fienga, ha ringraziato il Ministro Mariotti per aver voluto visitare la sede del Servizio Materiale e Trazione, che egli ritiene uno dei più importanti dell'Azienda.

M. G.

I traghetti F.S. sullo Stretto

Entro il prossimo mese di aprile verrà portato a termine il programma inteso ad adeguare l'efficenza dei servizi di traghetto nei terminali di Messina Marittima e di Villa S. Giovanni, al sempre crescente volume di traffico. Le nuove attrezzature consentiranno lo snellimento delle operazioni di imbarco e sbarco mediante una separazione del traffico ferroviario, autoveicolare e pedonale. Sono infatti in stato di avanzata costruzione sovrapassaggi in strutture metalliche e ponti mobili attraverso i quali il traffico pedonale ed autoveicolare verrà smistato in modo da risultare svincolato dal traffico ferroviario. Le operazioni sul piano dei binari resteranno così esclusivamente riservate all'imbarco sulle navi traghetto dei rotabili ferroviari.

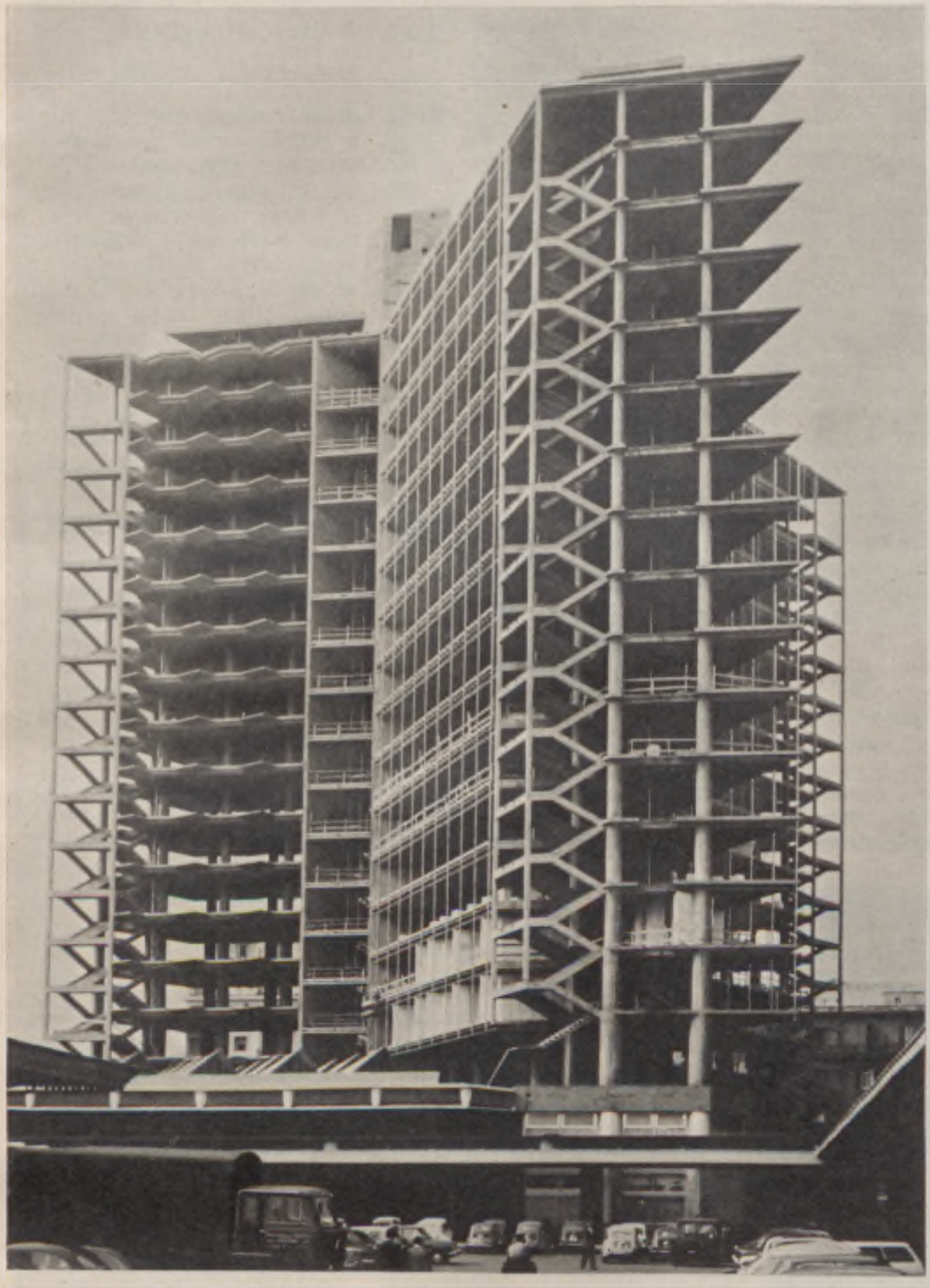
Il complesso delle opere che ha comportato una spesa di circa due miliardi di lire, con l'impiego di 120 giornate lavorative, comprende dodici sovrapassaggi e ponti mobili per uno sviluppo di 1.600 metri, oltre che scale mobili, locali di disimpegno e piazzali per la sosta degli autoveicoli. Il piano di opere, imposto dall'aumento incessante del traffico che ha raggiunto nel 1968 684 mila carri ferroviari e oltre 9 milioni di viaggiatori, verrà integrato dalla costruzione di due supernavi da sette mila tonnellate.

Verrà inoltre realizzato un calcolatore elettronico che rileverà direttamente le condizioni di tutti gli impianti e segnali, regolerà il flusso dei treni, provvederà, in base ai programmi messi a punto nel periodo sperimentale, a fornire indicazioni per sfruttare nel modo più razionale la capacità delle navi, in relazione alla composizione, al numero dei treni ecc. Questo sistema di telegestione potrà in seguito essere adottato anche per altri servizi del traffico ferroviario.

Più veloce il Settebello

Tra qualche giorno il « Settebello » entrerà nelle Officine di Greco Pirelli, dove fu costruito 18 anni fa, per subire una radicale trasformazione.

La trasformazione del « Settebello », il treno più prestigioso e noto ai turisti quasi quanto la Torre di Pisa o il Colosseo, si rende necessaria per adeguarlo alle esigenze di un futuro sempre più prossimo. Si calcola, infatti, che entro il 1970 su alcuni tratti della Milano-Napoli, ed entro il 1972 — ad eccezione del tratto Roma-Firenze — i convogli potranno viaggiare a 200 chilometri orari ed anche di più. Il primo esemplare, dunque, entrerà in officina entro il mese, ad ottobre lo seguirà il secondo e verso la metà del 1970 il terzo, in tal modo alla fine del prossimo anno i tre esemplari del « Settebello » saranno pronti per i nuovi compiti. Per ciascun treno i lavori di trasformazione dureranno circa sei mesi e consisteranno principalmente nella sostituzione dei carrelli portanti per migliorare il comportamento nelle marce elevate (saranno montati carrelli simili a quelli utilizzati per le elettromotrici ALe 601), nella sostituzione dei motori di trazione con altri più potenti, tali da consentire una velocità massima a 220 chilometri orari, nella applicazione di un nuovo sistema di frenatura elettrica in aggiunta a quella pneumatica, nell'applicazione di dispositivi di ripetizione nei segnali nella cabina di guida.



Il fabbricato alto di Napoli Centrale

Proseguono alacremente i lavori di completamento del cosiddetto « fabbricato alto » della stazione di Napoli Centrale e la loro ultimazione è prevista per la fine del corrente anno.

I lavori in corso comprendono tramezzature e rifiniture interne per 137 milioni, strutture metalliche e vetrate per 260 milioni, impianto di testate di acciaio porcellanato per oltre 60 milioni.

E' da ritenere, pertanto, che nel 1970 tutti gli uffici ferroviari della Direzione Compartimentale di Napoli potranno essere trasferiti ed accentrati nel nuovo fabbricato.

Una lettera all'on. Mariotti

Signor Ministro,

mi consenta di porgerLe gli auguri per il lavoro che Ella intraprenderà al nuovo dicastero.

Conosco i Suoi meriti da quando al Ministero della Sanità preparò lo schema di disegno di legge sulla « assistenza e riabilitazione degli irregolari psichici in età evolutiva e l'igiene mentale infantile ».

Quello dei subnormali è un doloroso dramma che coinvolge la società umana e il mondo del lavoro.

Anch'io macchinista del deposito locomotive di Foggia ho un figlio minorato, di cui mi occupo nelle ore libere dagli impegni di lavoro per dargli una certa educazione scolastica. Mi interesso anche delle altre famiglie colpite riunite nell'ANFFAS (Associazione Nazionale Famiglie di Fanciulli Subnormali), Associazione a Lei ben nota, che svolge in Italia la sua opera perché sia dato a questi fanciulli un sicuro avvenire e una degna condizione di vita nella società.

Le Sezioni provinciali dell'ANFFAS di Foggia e Ancona sono state avviate e rette da ferrovieri per questo fine sociale.

Spero che il nostro giornale aziendale « Voci della Rotaia » renda noto questo nostro saluto e ci consenta di rivolgere a tutti i colleghi ed all'Azienda ferroviaria, che rappresenta la nostra grande famiglia, un caldo appello di solidarietà per la nostra opera.

Con deferenza

Girolamo CUSMAI

Riorganizzazione degli scali merci

In tutti i Compartimenti si trova in fase di avanzata realizzazione il programma di riorganizzazione dei principali scali merci, previsto nel quadro del generale ammodernamento dell'Azienda.

La riorganizzazione costituisce la piattaforma iniziale di un più vasto programma che prevede il controllo integrale centralizzato del parco veicoli per merci.

Allo scopo di esaminare collegialmente e puntualizzare i problemi e le esigenze dei Circoli Ripartizione Veicoli, nei giorni 17 e 18 dicembre s.a. si è tenuta a Roma una riunione alla quale hanno partecipato, Funzionari del Servizio Movimento, tutti i Dirigenti dei Circoli medesimi ed una rappresentanza del Servizio Commericale per i problemi di interesse comune.

FLASH

Raddoppia la Trieste-Venezia

Entro il prossimo settembre saranno ultimati i lavori di raddoppio del tratto Cervignano-Portogruaro della linea ferroviaria Trieste-Venezia. All'incirca nello stesso periodo saranno iniziati i lavori di raddoppio dell'altro tratto, Portogruaro-Quarto d'Altino, in modo da non interrompere il corso dei lavori per il potenziamento dell'intero tronco da Cervignano a Quarto d'Altino, lungo 87 chilometri.

Un treno navetta sperimentale

verrà istituito nel prossimo luglio fra le stazioni di La Spezia e di Riva Trigoso, per consentire agli automobilisti di evitare il sempre difficoltoso superamento del Passo del Bracco. Sarà effettuato un treno ogni ora, a partire dalle 6 del mattino e fino alle 23. Se risulterà gradito agli automobilisti il servizio diventerà definitivo.

Servizio ristoro per il bestiame

Le soste ai transiti di frontiera dei trasporti di bestiame da macello sono state ridotte. Sono stati stipulati accordi con le ferrovie estere interessate al fine di realizzare appositi treni « specializzati » formati da carri adibiti al trasporto del bestiame, con particolare riguardo a quelli che transitano da Villa Opicina, da Tarvisio e dal Brennero.

Sia per quanto riguarda la composizione dei treni e sia per le operazioni di controllo alla frontiera, le F.S. hanno stabilito alcuni provvedimenti intesi a consentire la tempestiva esecuzione di tutte le necessarie operazioni di confine, **provvedendo al foraggiamento e abbeveramento del bestiame.**

I "pendolari" tra Lodi e Milano

hanno a disposizione un treno in più dai primi di febbraio. Sono stati, così, alleviati i disagi del superaffollamento sulle vetture. E poiché verranno anche accelerati al massimo i lavori in corso per l'installazione del blocco automatico sul tratto Milano-Piacenza, nel prossimo autunno potrà essere istituito un altro convoglio pendolare tra Piacenza e Milano. Così il tronco verrà ad assumere in certe ore le caratteristiche di una metropolitana.

1968: anno record

per le biglietterie di Milano Centrale che hanno incassato la somma di 12 miliardi e 285 milioni, ai quali occorre aggiungere altri 2 miliardi per la gestione bagagli e per le merci accelerate. 14 miliardi e 285 milioni oltre ad essere la cifra più alta raggiunta da Milano Centrale, è anche la più alta in senso assoluto, poiché supera quelle di tutte le altre stazioni.

A Ruggero Orlando

il notissimo telegiornalista, è stato assegnato il « Premio sui Trasporti », organizzato con il patrocinio del Circolo della Stampa di Milano, alla sua seconda edizione. Il premio — di un milione di lire — gli è stato conferito all'unanimità dalla Commissione giudicatrice presieduta dal prof. Ogliari, per « il complesso delle trasmissioni televisive e radiofoniche rese in occasione del volo spaziale dell'Apollo 8 ».

Dodici funzionari per i nostri problemi

Mentre proseguono i contatti tra Governo e Organizzazioni Sindacali del pubblico impiego per il riassetto economico e normativo degli statali, il Ministero della Riforma ha costituito cinque gruppi di studio, composti da esperti delle singole Amministrazioni dello Stato. Compito di tali gruppi è di predisporre gli schemi dei provvedimenti per la revisione dell'ordinamento dei Servizi centrali dei Ministeri e dei relativi uffici periferici. **I problemi delle Aziende Autonome vengono presi in esame dai 12 funzionari che formano il terzo dei suddetti gruppi di studio.**

Sconto del 20%

circa, sulle tariffe ordinarie, verrà accordato dalle F.S. ai visitatori della XIX Fiera internazionale delle attività agrumarie di Reggio Calabria e della LXXI Fiera internazionale dell'agricoltura di Verona, in programma rispettivamente dal 21 febbraio al 2 marzo e dal 9 al 17 marzo prossimo.

65.000 tonnellate di rotaie

verranno acquistate dalle ferrovie dello Stato per l'esecuzione dei lavori di rinnovo degli impianti di armamento programmati per questo anno sui principali itinerari della rete. La spesa complessiva sarà di circa cinque miliardi e mezzo di lire.

Filo diretto

CIMELI IN DEMOLIZIONE

Sig. Direttore Generale,

chi Le scrive è un giovane appassionato delle Ferrovie ed in particolare delle belle locomotive a vapore. Da un numero di « Voci della Rotaia » del '67 risultava che la Direzione Generale aveva destinato al Museo Nazionale della Tecnica e della Scienza di Milano alcune delle vaporiere tuttora, invece, in attesa di demolizione a Roma Smistamento.

Lei sa che quelle locomotive sono cariche di storia, come la 477 e la 822, bottino della guerra 145-18, ed il ricavato che le F.S. possono trarre dalla demolizione di questi cimeli è assai misero, penso quindi che le F.S. si farebbero molta propaganda accantonando i pezzi a vapore in un diverso posto al quale ammettere i visitatori anche mediante il pagamento di un biglietto d'entrata. Si potrebbero, oppure, accantonare in un tronco abbandonato, preferibilmente nel Nord d'Italia, ove vi sono più appassionati, ed effettuare, nei giorni festivi, treni esclusivamente a vapore a scopo turistico, come è stato fatto di recente in Gran Bretagna ed in Spagna.

Ed infine risulta che la locomotiva 471-247, vero cimelio, verrà avviata alla demolizione a Terni. Spero che lei voglia disporre per il salvataggio di questa locomotiva di cui esistono ormai solo pochi esemplari in Sardegna.

Scusandomi per il lungo discorso, in attesa di una sua risposta qualora lei mi concedesse l'onore di rispondermi, le invio distinti saluti.

GIORGIO MORESCHI

Egregio Signor Moreschi,

in relazione alla Sua lettera del 30 dicembre u.s., sono lieto di poterLe assicurare che le vecchie locomotive di valore tecnico e storico rimaste a Roma Smistamento, saranno probabilmente sistemate in locali adatti alla loro conservazione.

Tra le macchine accantonate si trova anche un esemplare della 470 che, come saprà, ha caratteristiche del tutto simili alla 471, da Lei segnalata.

Quanto alla Sua idea di far circolare nei giorni festivi treni a vapore a scopi turistici, non Le nascondo che la sua realizzazione incontrerebbe varie difficoltà d'ordine pratico: ma non escludo che la proposta — del resto già prospettata in passato — possa essere ripresa in futuro.

La ringrazio vivamente per le Sue appassionate segnalazioni e Le invio i miei più cordiali saluti

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

MEGLIO I NOSTRI

Egregio Signor Direttore,

sono un assiduo viaggiatore e per il mio lavoro ho usufruito per circa 200 viaggi del Simplon Express cuccette da Verona a Parigi, su vetture jugoslave e francesi. Da novembre mi reco spesso anche a Norimberga e prendo la cuccetta Verona-Monaco. Questo nuovo itinerario mi ha portato a fare dei confronti sul comportamento dei diversi cuccettisti e che sono tutti a favore del nostro personale italiano.

Pertanto vorrei sottolinearLe la cortesia che è veramente degna di essere segnalata, di cui sono stato oggetto e con me altri viaggiatori, da parte dei due cuccettisti.

Il primo in servizio sul treno N. 60 in partenza da Verona la notte 9-10 dicembre e sul treno N. 61 da Monaco la notte 10-11 dicembre. Il secondo sempre sugli stessi treni nelle notti 11-12 e 12-13 dicembre.

Tanto Le dovevo per l'inusitata gentilezza usatami.

Con stima

ORLANDO ORLANDINI

Egregio Signor Orlandini,

ho letto con vivo compiacimento la Sua cortese lettera del 17 dicembre scorso, con la quale Ella rivolge un elogio al personale delle FS addetto al servizio cuccette.

Le assicuro che le Sue lusinghiere parole verranno portate direttamente a conoscenza degli interessati e saranno estese anche all'intera categoria a mezzo del periodico aziendale « Voci della Rotaia », sul quale ho disposto che venga pubblicata la Sua gradita lettera.

I ferrovieri si considerano per tradizione, tutti al servizio del pubblico e sentono come un dovere verso la collettività il lavoro che sono chiamati a compiere. Io, da parte mia, sono sempre grato a coloro che, come Lei, con apprezzamenti o giudizi intendono instaurare rapporti di fattiva collaborazione, spronandoci e aiutandoci a svolgere sempre meglio il nostro lavoro.

Distinti saluti

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

TAXI A MILANO CENTRALE

Nel numero di gennaio scorso abbiamo pubblicato una lettera con la quale l'ing. Revessi lamentava la scarsezza di autopubbliche alla Stazione di Milano Centrale.

Il Direttore Generale rispondeva informando di aver interessato al problema le competenti Autorità del Comune di Milano.

Pubblichiamo ora la risposta che il Sindaco della metropoli lombarda — Aniasi — si è premurato di far pervenire all'ing. Fienga.

Egregio Ingegnere,

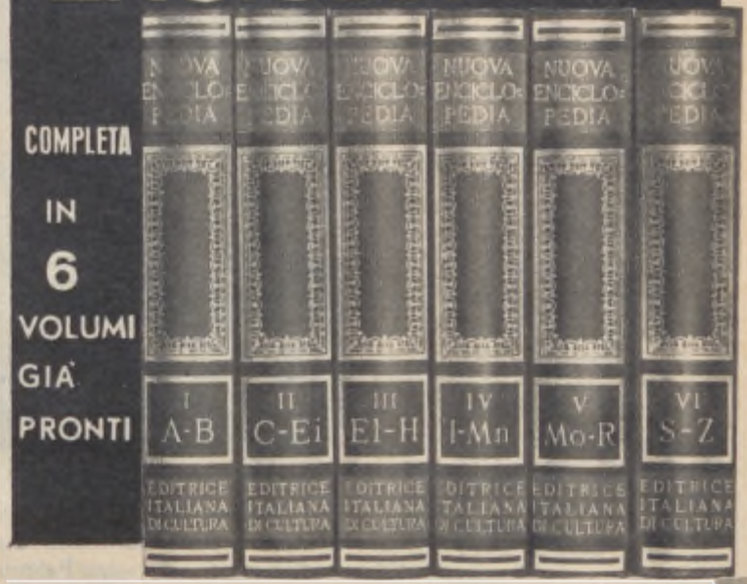
in relazione alla Sua lettera del 10 dicembre u.s. desidero comunicarLe che il problema delle auto pubbliche in servizio alla stazione centrale di Milano sarà oggetto di particolare attenzione da parte della Civica Amministrazione.

Ho incaricato in proposito l'Assessore alla Ripartizione Trasporti Traffico e Viabilità di studiare il fenomeno e di adottare ogni possibile provvedimento atto a migliorare l'attuale situazione.

i vostri figli vi diranno grazie...

per i vostri figli che cercano
un indispensabile ausilio negli studi della scuola d'oggi,
per voi che volete migliorare
e aprire nuove prospettive alla vostra vita,
ecco, più completa, più pratica, più moderna, la

NUOVA ENCICLOPEDIA



INTERAMENTE AGGIORNATA AL SETTEMBRE 1967

La NUOVA ENCICLOPEDIA della Editrice Italiana di Cultura intende soddisfare le molteplici esigenze dell'uomo di oggi. Le sue 100.000 voci dovute a centinaia di studiosi forniscono risposte chiare, esatte, esaurienti su ogni argomento dello scibile umano. La trattazione delle voci più importanti è svolta in oltre 1.500 articoli monografici di notevole ampiezza per dar modo al lettore di approfondire le proprie conoscenze storiche, scientifiche, letterarie, filosofiche, artistiche.

6 VOLUMI FORMATO 17,5x25 cm
4.200 PAGINE
8.400 COLONNE
98.000 VOCI
4.800.000 PAROLE
3.600 ILLUSTRAZIONI NEL TESTO
100 TAVOLE A COLORI FUORI TESTO
45 GRANDI TAVOLE GEOGRAFICHE A COLORI

L'opera è approntata in una veste editoriale di classica eleganza e in un formato agile e maneggevole. E' rilegata in balacron con impressioni in oro. Ogni volume è corredato di sopracoperta di protezione. L'opera è interamente stampata in carta pregiata.

PREZZO DI CIASCUN VOLUME LIRE 9.000
L'OPERA COMPLETA LIRE 54.000

a tutti i ferrovieri e DIPENDENTI DEL ministero dei TRASPORTI

il PRIMO volume in DONO

Spett. EDITRICE ITALIANA DI CULTURA
Piazza Conca d'Oro 43, Roma

Desidero ricevere IN DONO il primo volume della vostra NUOVA ENCICLOPEDIA. Contemporaneamente vi autorizzo a spedirmi gli altri volumi. Mi impegno a pagare l'importo di L. 45.000 nel modo seguente: LIRE 5.000, in contrassegno, a ricevimento dei volumi. + 20 RATE MENSILI DA L. 2.000.

FIRMA .....
NOME .....
COGNOME .....
TESSERA F. S. .....Compart. .....
VIA .....
CITTA' .....PROV. .....

L'Editrice s'impegna alla sostituzione dell'Opera o al rimborso, qualora non fosse di pieno gradimento.

Vista parziale del muro a mare costruito per l'ampliamento del piazzale di Catania, ormai insufficiente per le accresciute esigenze del traffico.

IL PUNTO SUI RADDOPP

Il raddoppio dei 43 chilometri della Palermo-Fiumetorto che ha comportato una spesa di 4750 milioni, può considerarsi quasi ultimato. Sulla Catania-Bicocca il doppio binario è già in esercizio tra Acquicella e Bicocca e ne sarà attivato un altro tratto entro il 1969

Il sistema ferroviario siciliano è formato dalle due linee fondamentali Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa, che costituiscono il prolungamento della Sud-Tirrenica e percorrono i versanti orientale e settentrionale dell'Isola, e da un complesso di linee minori che dipartendosi da esse raggiungono le zone più interne e le coste sud-occidentali.

Su queste due arterie, dunque, ai traffici di scambio col Continente si sovrappongono, in prossimità dei grandi centri di Palermo e Catania, notevoli correnti locali di tipo pendolare che ne saturano la potenzialità. Infatti sulla Palermo-Fiumetorto, tratta comune alle linee per Messina e per Enna-Catania, e sulla Catania-Bicocca, dove confluiscono le linee provenienti da Siracusa, Enna, Caltagirone e Regalbuto, il solo traffico dei treni viaggiatori raggiunge punte di 60 e 63 convogli al giorno rispettivamente. Per eliminare queste strozzature, a causa della conformazione orografica delle zone attraversate, si sono rese necessarie opere di notevole entità, adesso in gran parte ultimate o in fase di avanzata costruzione.

Sulla Palermo-Fiumetorto, lunga 43 chilometri, il doppio binario è ormai ultimato sull'intero percorso e resta da attivare una sola tratta, tra Villabate e Bagheria, lunga circa 5 chilometri, subordinata al completamento di un viadotto. L'opera, che ha comportato una spesa di circa 4.750 milioni, e che può considerarsi completa al 95%, ha consentito un generale miglioramento delle caratteristiche di tracciato della linea, che, in occasione dei lavori di raddoppio, è stata in più punti deviata e rettificata, abbandonando il tormentato andamento della costa. Il raggio minimo delle curve è stato elevato da 400 a 700 metri, con conseguente aumento della velocità d'orario a 120-125 chilometri l'ora, ed i piazzali di stazione sono stati ampliati, con aumento del numero dei binari e loro prolungamento da 300-400 metri a 500-700, con evidenti vantaggi per la potenzialità della linea e per la circolazione dei treni.

A Fiumetorto, stazione di diramazione delle linee per Messina e per Enna, il piazzale è

stato ampliato con aumento del numero dei binari da 6 a 8 ed è stato costruito un nuovo fabbricato viaggiatori. Fra le opere di maggior rilievo merita un cenno particolare la variante tra le progressive 40+090 e 40+740 che, grazie allo scavo di una galleria lunga circa 700 metri sotto le pendici del monte San Calogero, ha permesso l'abbandono della vecchia sede, soggetta all'erosione del mare, e l'aumento del raggio di curvatura a 1200 metri.

Per la costruzione del nuovo binario, che si sviluppa quasi sempre a monte di quello esistente per non avvicinare la linea al mare, sono state impiegate lunghe rotaie saldate del tipo 50 UNI e traverse di cemento armato precompresso, che consentono una marcia silenziosa e confortevole anche alle alte velocità. Sulla tratta raddoppiata sono stati soppressi, mediante la costruzione di opere d'attraversamento, 18 passaggi a livello.

Sulla Catania-Bicocca il doppio binario è in esercizio tra Acquicella e Bicocca ed è in via di ultimazione tra Catania Centrale e la progressiva 239+228, in corrispondenza dell'ex passaggio a livello di Via Zurriè. Il tratto centrale, compreso tra quest'ultima località ed Acquicella, è in fase di studio e si svolgerà in galleria sotto l'abitato della città.

I lavori di raddoppio di questa tratta sono strettamente connessi con quelli di ampliamento del piazzale di Catania Centrale che, ormai insufficiente alle accresciute esigenze del traffico, è stato ampliato con la costruzione di un muro di sostegno a mare e la formazione di nuovi rilevati. Il muro a mare ha una lunghezza di 547 metri, e un'altezza massima di circa 15 metri ed ha richiesto l'impiego di 22.500 metri cubi di calcestruzzo.

Dall'estremità del piazzale lato Acquicella si diparte un viadotto in muratura a 56 luci, lungo circa 680 metri, che scavalca la zona del Porto, il cui ampliamento rappresenta l'aspetto più impegnativo ed appariscente dell'intero raddoppio. Questi lavori, che comportano una spesa di circa 2 miliardi di lire, compresi espropri, armamento ed elettrificazione, saranno completati nel corso di quest'anno e consentiranno l'esercizio a doppio binario di un altro breve ma difficile tratto della linea da raddoppiare.

Queste realizzazioni, che richiedono un notevole impegno tecnico e finanziario da parte dell'Azienda, favoriranno non solo i traffici col Continente ma anche quelli pendolari, che, in Sicilia come altrove, sono destinati ad assumere in prossimità dei grandi centri urbani una consistenza sempre maggiore, a causa dell'aumentata mobilità delle popolazioni e della progressiva congestione del traffico sulle strade.

R. M.

La nuova stazione di Fiumetorto, con il nuovo fabbricato viaggiatori. In basso, un tratto della nuova linea a doppio binario tra Palermo e Fiumetorto.

IN SICILIA

Nella Sicilia sud-orientale

La nuova stazione di Caltagirone.

NASCE LA CALTAGIRONE-GELA

Nel giugno del '48 la Commissione Interministeriale, incaricata di studiare un nuovo piano per la sistemazione della rete siciliana, considerò questa linea una delle più importanti da realizzare. In seguito a ciò furono intrapresi i lavori per la costruzione della sede stradale e delle opere d'arte, a cura del Ministero dei Lavori Pubblici.

La nuova arteria, costruita con caratteristiche di linea a medio traffico, presenta una pendenza massima del 18 per mille compensato e curve di raggio non inferiore ai 500 metri con raccordi parabolici, che ne consentiranno l'esercizio con velocità dell'ordine dei 100 chilometri l'ora. Essa ha una lunghezza reale di 46.469 metri, con uno sviluppo di gallerie ed opere d'arte di 11.525 e 1.665 metri, pari, nel complesso, al 35 per cento del totale.

La nuova stazione di Caltagirone, le cui opere murarie verranno ultimate nel prossimo mese di maggio, comporterà una spesa di 388 milioni di lire, ed è stata concepita anche in funzione di un possibile collegamento con Canicattì, che è in progetto da molti anni e già costruito come sede ferroviaria e fabbricati per circa metà del percorso (Canicattì-Sommatino-Riesi, di Km. 41,470). Questa nuova comunicazione ferroviaria consentirebbe la valorizzazione di ampie zone sud-occidentali dell'Isola e servirebbe nel suo primo tronco (Caltagirone-S. Michele di G.) anche per potenziare i collegamenti con Piazza Armerina e Dittaino-Enna, sostituendone l'attuale tracciato che qui necessita di una revisione completa.

Partendo da Caltagirone, la nuova Ferrovia per Gela attraversa con numerose opere una zona dal complesso andamento orografico, ricca di coltivazioni agricole, tra cui primeggiano cereali, ulivi, viti e agrumi, e di risorse minerarie, consistenti in giacimenti di zolfo e agata.

Tra le opere di maggior rilievo di questa tratta meritano un cenno particolare il viadotto sul vallone dell'Angelo, alto 23 metri e comprendente 11 luci da 20 metri ciascuna, e quello al 13° km. con 10 luci da 20 metri.

Dopo Niscemi la linea attraversa ancora numerose opere, tra cui due viadotti con 10 e 12 luci da 20 metri, e quindi in corrispondenza della stazione di Piana del Signore sbocca nella valle di Gela.

Qui, dopo il ponte sul torrente Gela, la nuova Ferrovia si innesta sulla Caltanissetta-Siracusa, che verrà deviata in quel tratto verso l'entroterra per una lunghezza di 5.412 metri, in corrispondenza di una nuova grande stazione, che sorgerà su un'area di circa 70.000 metri quadrati e sarà dotata di undici binari di corsa e di un fabbricato viaggiatori di moderna concezione.

Gela: costruzione di un viadotto per l'attraversamento della nuova sede ferroviaria.

I nuovi impianti ferroviari di Gela, che consentiranno di servire in modo adeguato i grandi complessi industriali della zona, i cui raccordi raggiungono già adesso il considerevole sviluppo di 12 chilometri, comporteranno una spesa di 1.600 milioni per l'allestimento del piazzale dei binari e di 1.500 milioni per il fabbricato viaggiatori. Per evitare interferenze tra strada e ferrovia si è infatti resa necessaria la costruzione di importanti varianti di due strade statali, che attraversano il piazzale con viadotti lunghi rispettivamente 300 e 442 metri. Attualmente i lavori relativi alla sede stradale sono pressoché ultimati e stanno per iniziare quelli di costruzione del binario. Sono altresì imminenti gli appalti dell'armamento da Niscemi a Gela e del fabbricato viaggiatori di Gela, per i quali sono già disponibili i finanziamenti.

Si può quindi prevedere che la consegna dell'intera linea alla Amministrazione Ferroviaria da parte del Ministero dei Lavori Pubblici potrà avvenire nel '72. L'opera, frutto della collaborazione tra FS ed un Ufficio altamente qualificato dei LL PP, che sta per concludere la sua attività con un bilancio ricco di importanti realizzazioni, avrà un costo complessivo di circa 18 miliardi, e favorirà in modo determinante lo sviluppo industriale siciliano.

Renzo MARINI

Noi e la Stampa

L'inizio dell'anno nuovo, come del resto la fine di quello vecchio, è stato denso di avvenimenti grandi e meno grandi, ma tutti ugualmente importanti per la vita dell'Azienda FS. Il fatto che ha però polarizzato la attenzione generale ed ha suscitato i maggiori commenti, soprattutto in relazione alle polemiche e alle alterne vicende dei mesi scorsi, è stata l'approvazione da parte del CIPE del progetto per la «Direttissima» Roma-Firenze.

La direttissima ferroviaria Roma-Firenze si farà, scrive **Il Globo.** La decisione si inquadra nelle linee del programma economico nazionale, aggiunge **l'Avanti!,** e risponde alla prioritaria esigenza di potenziare nel suo sistema fondamentale i collegamenti tra Italia settentrionale e meridionale.

Ampi passi delle dichiarazioni rilasciate dal Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Mariotti, dopo l'avvenuta approvazione del progetto da parte del CIPE, vengono riportati dal **Mattino,** dal **Corriere della Sera,** da **Il Sole-24 Ore,** da **Il Telegrafo,** da **La Stampa.**

Particolare risalto, come si può rilevare dagli stessi titoli dei loro articoli, danno invece **Il Messaggero, Il Giornale d'Italia, L'Avvenire, Il Piccolo, l'Unione Sarda** alla notevole riduzione che si potrà conseguire nei tempi di percorrenza tra Roma e Firenze e in genere su tutta la dorsale appenninica, quando saranno state realizzate tutte le opere previste dal progetto. Benefici si avranno anche per i percorsi parziali sulla linea, precisa **L'Osservatore Romano,** in quanto sono previsti appositi « nodi di interconnessione » tra nuovo e vecchio tracciato.

La Gazzetta del Popolo, Il Giorno, Il Tempo, il **Roma, La Sicilia,** commentando l'avvenimento, pongono in rilievo come l'attuazione dell'opera nulla tolga al Mezzogiorno, dove l'Azienda investirà nei prossimi anni un congruo numero di miliardi per il potenziamento della propria rete.

Quello della costruzione della Direttissima, scrive **Il Popolo,** è un annoso problema cui il CIPE ha messo la parola fine, dando la possibilità ai tecnici ferroviari di dare il via ad uno dei più ambiziosi progetti studiati.

Come nei mesi scorsi si era fatto interprete del rammarico e delusione dei fiorentini, per le note vicende del progetto della Direttissima, ospitando anche una vivace corrispondenza fra sostenitori e detrattori dell'opera, il giornale **La Nazione** è quello che naturalmente dedica ora più ampio spazio alla notizia dell'avvenuta approvazione da parte del CIPE, pubblicando i messaggi che si sono scambiati il Sindaco di Firenze e il Ministro dei Trasporti Mariotti, nonché le dichiarazioni di esponenti sindacali, dell'attività commerciale e dell'industria. Il Presidente degli industriali fiorentini, dr. De Micheli ha, tra l'altro, affermato che la realizzazione rappresenta un'impresa di alto interesse e di indubbia redditività per l'intero Paese.

Anche **Il Secolo XIX** di Genova, plaude alla decisione del CIPE, ma coglie l'occasione per porre in evidenza la necessità di un'altra « direttissima » che assicuri un collegamento rapido fra Genova e Milano. **Paese Sera** afferma da parte sua che la nuova opera allarga ulteriormente la « forbice » tra aree dello sviluppo e aree del sottosviluppo, rilevando come anche un discorso sulla sistemazione di un tratto ferroviario porta lontano ed ha implicazioni che non possono essere circoscritte entro problemi tecnici. Analoga la posizione assunta dall'**Unità,** secondo cui le distanze fra Nord e Sud aumentano continuamente in ogni senso, e la stessa direttissima che avrebbe dovuto essere realizzata parecchi anni or sono, fatta oggi assume un carattere episodico ed è del tutto insufficiente per determinare una ripresa delle F.S. e un miglioramento generale dei trasporti ferroviari.

Il progetto per la costruzione della Direttissima, come è noto, era stato vivacemente contrastato in sede di discussione parlamentare da alcuni esponenti del Partito Repubblicano Italiano, i quali proponevano in alternativa di destinare i 200 miliardi assegnati alle FS al di fuori del Piano per l'ammodernamento e potenziamento delle linee del Mezzogiorno. La notizia dell'avvenuta approvazione del progetto da parte del CIPE viene perciò commentata con un certo scetticismo da **La Voce Repubblicana,** che ribadisce la posizione a suo tempo assunta dai parlamentari del PRI e si augura che la decisione presa in una sede tanto autorevole possa risultare veramente rispondente agli interessi generali del Paese.

Un commento al progetto didirettissima è apparso anche sul quotidiano di lingua inglese **Daily American** e porta la firma di Judith Harris. E' interessante riportare, infine, quanto ha scritto il settimanale **Sette Giorni:** il progetto per una rettifica della Roma-Firenze, predisposto dalle FS, venne parecchi anni fa accantonato per una precisa volontà politica, che preferì indirizzare le proprie scelte verso il settore autostradale. Non poche sono state le attività collaterali che hanno tratto beneficio dal contemporaneo rapido sviluppo della motorizzazione privata, ma la ricchezza prodotta in certi settori ha portato ad un balzo in avanti di una serie di costi sociali che ora non si sa più come coprire, specialmente nelle città. Si è giunti al punto in cui è potuto addirittura avvenire il miracolo: nel giugno 1968 anche gli oppositori della ferrovia, non solo si sono convertiti, ma hanno addirittura dichiarato di volersi assumere l'onere della costruzione della nuova direttissima Roma-Firenze. Tutti hanno capito insomma i vantaggi che presenta oggi e ancor più presenterà domani il trasporto per ferrovia. Una cosa sola è importante: bisogna evitare ogni ulteriore ritardo, che costerebbe caro sotto tutti gli aspetti.

La ferma volontà di far presto, è stata d'altra parte manifestata dallo stesso Direttore Generale delle FS, ing. Fienga, in alcune dichiarazioni rilasciate alla stampa e che sono state riportate da **Il Globo, Il Messaggero, l'Avanti!, La Nazione, Il Giorno e l'Unità.**

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

La nebbia a Londra è di casa e nessuno si meraviglia più del fenomeno, ma ce ne doveva essere tanta, tanta davvero, se un automobilista, qualche settimana fa, è riuscito a scambiare per una strada la linea ferroviaria ed è arrivato in stazione, a Lyne, qualche attimo prima del treno. Si è salvato perché indubbiamente la Provvidenza con la nebbia aiuta gli automobilisti. Il treno, infatti, si è fermato alla stazione a pochi metri dall'auto del malcapitato, il quale è stato bloccato, a sua volta, da un ferroviere che agitava una lanterna. Non si conosce il nome del superdistratto conducente, il quale ha dovuto essere rianimato a forza di gin, perché è svenuto non appena ha compreso di aver guidato per quasi un miglio lungo i binari della ferrovia. Quando è rinvenuto ha commentato semplicemente: « Mi sembrava che fosse una strada molto sconnessa: non si faceva che traballare. Adesso capisco: erano le traversine e la massicciata! ». Ed è svenuto di nuovo.

MG

Binari nel Mondo

AUSTRALIA

Eliminazione dei carri a due assi

Le Ferrovie Australiane hanno deciso di eliminare progressivamente i carri a due assi. L'elevamento della velocità dei treni merci (da 56 a 96 km/h), grazie alla trazione diesel, ha infatti dato luogo a numerosi incidenti causati per la quasi totalità dal materiale a due assi.

Come prima misura, le Ferrovie del Nuovo Galles del Sud hanno proibito la circolazione dei veicoli a due assi sulla tratta Grafton-Brisbane Sud. L'utilizzazione del materiale a carrelli permetterà, oltre ad una migliore tenuta di strada, un aumento delle capacità dei veicoli, una riduzione dei ritardi ed una diminuzione delle probabilità di avaria.

BULGARIA

Calcolatore elettronico al servizio delle ferrovie

Un centro di trattamento dati è stato installato nel Ministero dei Trasporti a Sofia. E' attrezzato con un calcolatore Gyer capace di eseguire 200 mila operazioni o di leggere 2 mila parole al secondo, di registrare 1.200 linee al minuto. Il complesso dovrà occuparsi di contabilità, di statistiche e di ricerche economiche.

FRANCIA

Linea sospesa tipo « URBA »

Una linea sospesa di tipo « Urba » per veicoli a cuscino d'aria sta per essere costruita a Lione, tra la Piazza Lafayette ed il Palazzo della Fiera, su una lunghezza di 4 km, lungo la riva del Rodano. I veicoli saranno muniti di una sospensione secondaria pendolare e potranno contenere una trentina di viaggiatori a sedere. Questi mezzi potranno circolare sia isolatamente sia in composizione formata di due o tre veicoli.

L'elettrificazione sulla rete francese

Alla fine del 1968, la rete della SNCF contava 8811 km di linee elettrificate, cioè il 23,6% della lunghezza totale delle linee in esercizio.

Rispetto al tipo di corrente utilizzata la quasi totalità delle linee elettrificate può dividersi così:

— corrente continua 1,5 kV: 53,8% (4744 km);

— corrente alternata monofase 25 kV 50 Hz: 43,3% (3822 km).

Da notare che l'insieme delle linee elettrificate disimpegna da solo circa i 3/3 del traffico totale della SNCF.

GRAN BRETAGNA

Aperta al traffico la « Victoria Line »

E' entrata recentemente in servizio anche la tratta più settentrionale (Walthanstow-Highbury) della « Victoria Line », nuova linea della metropolitana di Londra. L'intera linea, da Walthanstow a Victoria entrerà in servizio nella primavera del 1969, mentre il suo prolungamento verso sud, Victoria-Brixton, funzionerà nel 1972.

La costruzione di questa linea, lunga 22,5 km è iniziata nel 1962; il totale della spesa ammonta a circa 80 milioni di sterline (125.000 milioni di lire).

Sin dall'inizio si ammise che anche se le entrate avessero coperto largamente le spese di esercizio, non avrebbero potuto compensare convenientemente il capitale investito. E' dunque l'interesse pubblico, considerato nel suo insieme che ha giustificato questa realizzazione.

Ora è risultato che non solo la costruzione della nuova linea si è rivelata la meno costosa di tutte le soluzioni possibili ma, tenuto conto del valore reale del tempo perduto, si è constatato che è stato economicamente più vantaggioso costruirla che lasciare la città senza di essa.

La sua capacità, 25.000 persone all'ora per ciascun senso in periodo di punta, è, infatti, uguale a quella di undici autostrade, mentre le sue sedici stazioni assicureranno quattordici coincidenze con altre linee della metropolitana e undici transiti per alcune stazioni delle Ferrovie Britanniche, tra le quali Victoria, King's Cross e St. Pancras.

L'automazione della guida dei treni e quella del controllo dei biglietti procureranno, poi, una considerevole riduzione del costo di esercizio. I convogli sono guidati automaticamente per mezzo di segnali codificati trasmessi dal binario e la sola azione umana è quella di un unico « operatore » che apre e chiude le porte alle fermate nelle stazioni e può eventualmente guidare il treno manualmente ed ha velocità ridotta in caso di non funzionamento del sistema automatico.

La riduzione del personale così ottenuta permetterà, all'attuale livello dei salari, una economia di più di 100.000 sterline all'anno; d'altronde la sostituzione dei manovratori degli scambi con regolatori che agiscono da un posto di comando centralizzato della circolazione permetterà di economizzare annualmente 12.000 lire sterline. L'automazione della guida assicura naturalmente una perfetta regolarità del servizio che permette il rispetto assoluto degli orari con un convoglio di meno; infine i tempi di percorrenza tra le stazioni sono spinti alla durata ottimale, con un risparmio di 10.000 sterline di energia elettrica.

L'automazione della vendita, del controllo e della raccolta dei biglietti stampati in codice con inchiostro magnetico, sarà probabilmente estesa a tutte le linee della London Transport. Il personale di sportello, alla partenza, ed i controllori, all'arrivo, dovranno intervenire solo in casi eccezionali. Sulla sola linea Victoria, questa misura permetterà di economizzare più del 28% degli agenti di stazione; saranno così economizzate 100.000 sterline all'anno quando il sistema sarà stato esteso a tutte le linee della rete. Il controllo automatico dei biglietti consentirà inoltre l'eliminazione delle frodi che attualmente costano alla London Transport circa un milione di sterline all'anno.

Allorché sarà terminata, nel 1970, la perforazione del tratto di prolungamento Victoria-Brixton, la London Transport pensa possa essere intrapresa la costruzione di una nuova linea, detta « Fleet line », perpendicolare alla Victoria all'altezza della stazione di Green ark. La prima sezione della Fleet line (Baken Street-Strand) avrà coincidenze con le altre linee della metropolitana di Londra.

L'autorizzazione a costruire la Fleet line è stata sollecitata presso il Parlamento britannico alla fine del 1968.

Il « Tilt Train » turbotreno dell'avvenire

Il Ministero dei Trasporti Britannico è disposto a finanziare, fino all'ammontare di 10 milioni di sterline (3.750 milioni di lire), la realizzazione di un treno a caratteristiche speciali il « Tilt Train ». Il « Tilt Train », che potrebbe cominciare a circolare nel 1974, con propulsione a turbina, sarebbe del tipo a sospensione pendolare, potrebbe superare le curve a grande velocità e raggiungere le 150 miglia orarie (240 km/h). Lo studio sarà condotto congiuntamente dalle ferrovie britanniche e dalla Rolls Royce.

Frattanto, il Ministero dei Trasporti statunitense ha fir-

mato con le Ferrovie Britanniche un contratto per un importo superiore a 71.000 dollari (oltre 5 milioni di lire) come partecipazione alle spese per un programma di ricerche concernente in special modo il motore lineare e la realizzazione pratica delle alte velocità (400 km/h) per un veicolo circolante su binario convenzionale.

ROMANIA

Nuovo materiale rotabile

Nel corso dell'anno 1968 il parco del materiale rotabile delle Ferrovie Romene si è arricchito di 130 locomotive (diesel ed elettriche), di 5.000 carri e di 200 carrozze.

STATI UNITI

Costi comparati

In occasione di una recente riunione dell'Associazione delle Ferrovie Americane di cui fanno parte anche rappresentanti di società costruttrici di materiale ferroviario, è stato presentato uno studio sui differenti costi di trasporto di una stessa quantità di merci per ferrovia, su strada ed in aereo. Si trattava del calcolo del prezzo di costo del trasporto in 60 ore, dalla costa atlantica al Pacifico, di 5.000 tonn. di carico utile. Per la strada e l'aereo la scelta del materiale è caduta sul tipo più moderno e precisamente, per la strada, su semi-rimorchi a doppio pianale con motrici da 600 cavalli e per gli aerei, su apparecchi L 500 derivati dal « Lockheed Galaxy » dell'USAF, da 150 tonn. di carico. Il materiale ferroviario era costituito da tradizionali veicoli merci trainati fino ad un massimo di 110 km/h con una potenza di 3 cav. per tonnellata rimorchiata. La comparazione, limitata alle spese d'ammortamento del carburante e di personale, ha permesso di constatare che il totale delle spese del trasporto per ferrovia è cinque volte minore di quello stradale e 20 volte inferiore rispetto a quello per aereo. Un altro esempio concreto di ciò è dato dal « Super C ». Il treno merci « Super C », infatti, che collega Chicago a Los Angeles (3.542 km) in 35 ore, vale a dire a poco più di 101 km/h di media, permette alla clientela un guadagno di tempo da 15 a 20 ore in rapporto alla strada. Le tariffe praticate, per esempio 1400 dollari (875.000 lire) per un container o un rimorchio inferiore a 16 tonn., rendono il trasporto competitivo con la strada, e di costo nettamente inferiore a quello del trasporto aereo.

Cibernetica ed esercizio ferroviario

L'installazione di uno o più calcolatori elettronici tende attualmente a generalizzarsi in seno alle Amministrazioni ferroviarie.

Quali devono essere però i compiti da affidare alla macchina perché essa sia utilizzata al massimo delle sue possibilità? Il « Software" tende a sopravanzare per importanza lo « Hardware » mentre le analisi dei compiti da affidare al calcolatore e la predisposizione dei programmi sembrano talvolta più complicati del funzionamento della macchina stessa.

Recentemente Mr. W. Thomas Rice, Presidente della rete « Seabord Coast line » analizzando le modalità di una cooperazione tra le differenti compagnie americane su scala nazionale, ha enumerato quelli che dovrebbero essere gli obiettivi da raggiungere per poter trarre il miglior partito dalle possibilità offerte dalla cibernetica.

— Ordinare e controllare i movimenti dei carri circolanti sulla rete in modo da prevedere le disponibilità di carri vuoti precedentemente ricevuti carichi dalle reti vicine o caricati durante il percorso: ciò permetterà di prevenire gli inconvenienti derivanti dalla scarsità o dalla eccedenza del materiale. Allo stesso tempo, occorre analizzare, per simulazione, le conseguenze delle operazioni di esercizio dei treni e delle correnti di traffico negli smistamenti e sulle grandi linee delle reti vicine;

— Assicurare la gestione dei materiali e degli stock per mezzo del calcolatore allo scopo di ridurre il volume dei capitali immobilizzati e di disporre sempre delle quantità di materiale e degli approviggionamenti necessari in ogni punto della rete;

— Cercare di dedurre dal tonnellaggio chilometrico lordo l'evoluzione nel tempo della portata della rotaia allo scopo di applicare metodi di manutenzione razionali e di prevedere, in tempo utile, gli indispensabili rinnovamenti;

— Utilizzare il sistema di identificazione automatica dei veicoli considerandoli parte integrante del sistema cibernetico, il che può permettere di ridurre al minimo le operazioni di « puntamento » (cioè la preparazione dell'itinerario di un treno perché arrivi ad una determinata destinazione) e di diminuire considerevolmente il costo della mano d'opera ed altri costi di esercizio. Questo principio permette infatti di sapere dove si trovano i carri e se il loro istradamento è corretto ed è stato eseguito con tutta la celerità desiderabile;

— Meccanizzare la tassazione per compensare così la grave scarsità di agenti qualificati e per ridurre i costi;

— Informarsi rapidamente sui costi di una particolare categoria di trasporti, allo scopo di determinare se, di fronte ad un sistema di trasporto concorrente, sono possibili riduzioni tariffarie;

— Valutare le entrate per categoria di carri ed utilizzare le informazioni così ottenute per acquistare in futuro il materiale che assicura il miglior rendimento finanziario;

— Prevedere la durata della vita e l'invecchiamento relativo del materiale, il che può servire da guida per i programmi di rinnovamento e le attribuzioni di credito necessarie, e ciò con parecchi anni di anticipo;

— Assicurare un maggiore realismo nel controllo del bilancio per permettere agli amministratori di essere in ogni momento informati del prezzo di costo e delle entrate di esercizio;

— Adottare un sistema cibernetico come quello previsto dalla « Association of American Railroad » (AAR) che permetta di procedere alla creazione di un sistema di informazioni e decisioni inter-reti e dunque sul piano nazionale.

Quest'ultimo obbiettivo è d'altronde in via di essere raggiunto abbastanza rapidamente grazie al sistema TRAIN (Tele Rail Automated Information Network) che si avvale di un calcolatore IBM 360/40 installato a Washington nella sede dell'AAR il quale, quando sarà in funzione — nel 1970 — lavorerà 24 ore al giorno per 7 giorni alla settimana. Esso sarà collegato a mezzo telescrivente agli impianti terminali forniti di calcolatori IBM 1050. Il sistema tratterà 1.800.000 carri permettendo quotidianamente circa 6.000 scambi inter-rete.

ARNI

Il nuovo ponte in ferro per strada e rotaia che attraversa il fiume Yang-tze a Nanchino. E' lungo 6700 metri ed ha due binari per il treno.

PICCOLA STORIA DEL CANE TOM

di Dolfo Poggesi

Con questo racconto per ragazzi Dolfo Poggesi ha ottenuto una particolare segnalazione al secondo concorso letterario bandito dal D. L. F. di Firenze.

Mio padre ascoltò, mentre stirava colla punta delle dita le pieghe della giacca appena deposta: — I cani sono rogne: abbaiano, mordono, traversano la strada e possono provocare grossi guai. E noi di guai ne abbiamo abbastanza — aggiunse facendosi scuro.

Mia madre non rispose: sul suo volto sempre così pallido comparve una traccia di sorriso.

— Ad ogni modo, se è proprio per dargli gli avanzi, fallo salire su un momento. Ma dopo fuori, intesi?

Scesi lesta la scala, attraversai l'orto tutto buio, aprii il cancellino: stava ancora là, come lo avevo lasciato. Considerai un momento l'animale col pelo nero, una larga toppa bianca sotto la gola, gli occhi vivaci come lustrini. Da due sere mi correva dietro, quando ritornavo dalla bottega del pizzicagnolo; nel buio del vicolo sentivo qualcosa che mi trotterellava alle spalle, poi avvertivo due zampette appoggiarsi sopra la gonna.

Ora lo tiravo su per il collare, di scalino in scalino, perché opponeva una certa resistenza.

— E' un bastardo, — fece il babbo dal ballatoio, — malgrado le orecchie da cane di razza.

— Sembra molto timido — aggiunse mia madre.

— Non ti fidare delle apparenze: un cucciolo per la casa è peggio della peste.

Il cane esitava: alla fine si fece coraggio e, saliti agilmente gli ultimi gradini, attraversò il soggiorno e si diresse in cucina.

Mangiò tutto quello che gli venne offerto quasi con furia e dopo prese a correre, annusando in lungo e in largo tutti gli angoli. Solo quando lo accarezzavo si calmava, si aggrappava al braccio con le zampe, chiudeva gli occhi e spingeva il muso in avanti.

Poi riprendeva a scorazzare sbadatamente da una stanza alla altra. Il gatto, che stava rientrando mollemente nel soggiorno dopo aver risalito distrattamente le scale, se lo trovò davanti al muso e per poco non ci fu una collisione. Il cucciolo lo affrontò con spavalderia ma l'altro fece un balzo di traverso e rizzò tutti i peli che aveva. Seguirono alcuni soffi aspri e, infine, qualche guaito. I miei genitori risero. Allora pensai di cogliere il momento favorevole: — Babbo, perché non lo teniamo con noi?

— Già, ci mancherebbe anche questo.

— Babbo ha ragione — disse mia madre — i ragazzi non pensano al lavoro che richiede un animale.

— Ma allora lo prenderà lo accalappiacani. — La pioggia prese a battere con violenza sulle fronde del tiglio. Mio padre cavò fuori alcuni suoi registri e si infilò gli occhiali. Il cane stava scoprendo certe proprietà della stufa: si era disteso a breve distanza dal portello, chiudeva gli occhi, allungava le zampe sul pavimento.

— Babbo, scusami — gli feci dopo un certo silenzio, — come si potrebbe chiamarlo?

— Non ha importanza — rispose un po' seccato — diciamo « Tom ».

La pioggia picchiava sempre più forte contro le persiane.

— Mamma, come si fa a metterlo fuori? — Convennero che non era possibile. Così Tom passò la notte legato in fondo alle scale, sullo zerbino che sta dietro la porta.

* * *

La mattina dopo, appena alzata, corsi a slegarlo. Sentendosi chiamare dal piano superiore, salì tutti i gradini in un baleno, si precipitò attraverso il soggiorno ma, per il pavimento lucidato a cera, in luogo di svoltare verso la camera — come si figurava — andò a sbattere in malo modo contro il divano. Mia madre, peraltro, continuava a chiamarlo, per cui riprese la corsa e, con un balzo imprevedibile piombò esattamente in mezzo al letto e prese a leccarle generosamente la faccia.

Accompagnai mio padre alla porta e, mentre si infilava l'impermeabile: — si deve proprio mandare via con quest'acqua?

Mi aspettavo che avrebbe perso la pazienza: — Ora non piove — fece brusco — lo metti fuori e basta: fai che non ce lo ritrovi.

Appena annusate le frasche umide dell'orto fece la pipì.

— Babbo, non alza neppure la gamba.

— Alzare la gamba è segno di maturità per loro. — E aggiunse:

— Aprigli il cancellino.

— Io non voglio che lo prenda l'accalappiacani, — dissi con uno scatto convulso, — so che gli danno il veleno.

— Allora telefonerò alla Protezione degli animali. Ora mandalo via.

Risalivo tutta sola la scala e mi tornava a mente quella mattina in cui arrivò improvvisamente fino alla scuola un coro di gemiti che parevano umani: provenivano dai macelli. Alcuni compagni avevano detto: — Ammazzano i cani col veleno. — E io non potevo più stare ferma al mio banco: se almeno le avessero date a me, quelle povere bestie. Intanto i gemiti si spandevano fra le case, per gli olivi ed i platani che vedevo fuori dalla finestra.

Mezz'ora più tardi, quando uscii per andare a scuola, Tom era lì, proprio davanti al cancellino, accovacciato per terra: era tutto sporco di fango. Io non lo volli chiamare, per paura che mi rovinasse il grembiule bianco, ma con la coda dell'occhio con-

statai che si era subito alzato e mi seguiva. Carla e Daniela mi chiesero:

— Ma allora, è tuo codesto cane.

— No, risposi confusa, non è mio.

— Ma ti viene dietro.

— Sì, perché gli ho dato da mangiare.

A mezzogiorno e mezzo, fuori dalla scuola, tutti notarono il cane che stava là, in attesa, dirimpetto al cancello. Me n'ero quasi dimenticata durante le lezioni e ora me lo ritrovavo lì davanti, con quei pallini neri degli occhi fissi proprio su di me. Senza neanche riflettere lo chiamai e Tom cominciò a salterellarmi intorno, a starnutire, ma io riuscii a non farmi mettere le zampe addosso.

— Mi è venuto dietro, — dissi entrando in casa, — guarda come è magro.

Mentre mangiava nel tegame, si sentiva crescere un crepitio fitto sulle foglie dell'orto e il pluviale rotto prese a scrosciare contro la cantonata.

Piovve a rovesci per quasi una settimana: Tom restò in casa quasi di continuo. La Protezione degli animali aveva risposto che lo tenessimo noi, in attesa di collocarlo. Avrebbero telefonato.

La notte non stava più sullo zerbino. Dopo che l'ebbe bagnato il babbo disse: — Ora che ce l'ha fatta, ce la farà sicuramente tutte le notti. Teniamolo su e non lasciamo in giro cose da rosicchiare. — Ma appena spente le luci, come certi uccelli notturni, l'animale diventava inquieto, raspava alle porte, saltava contro le imposte delle finestre, rovesciava le sedie, piagnucolava.

— Questa bestia maledetta! — faceva il babbo infilandosi la giacca del pigiama — una vera carogna, non ci fa dormire. — Sentivo aprire il portone, un tonfo e un guaito, poi sbattere il cancello dell'orto. Restavo qualche tempo sveglia, nel buio, a immaginare da che parte fosse andato e certe volte quasi mi auguravo di non rivederlo più. Ma alle otto e un quarto, puntuale, quando uscivo con la cartella, lo trovavo là, bagnato, sporco di fango, davanti al cancello e, per quanto facessi finta di non vederlo, subito si metteva a trotterellarmi davanti, fino alla scuola.

Così una mattina accadde il peggio. Sentii i ragazzi delle aule al piano disotto agitarsi, poi montare su per le scale un'ondata di brusio e di risate: — C'è un cane, c'è un cane!

Tom apparve per primo sulla soglia della nostra stanza e dietro di lui una ventina di ragazzi. Aveva fatto il giro della scuola con gli zampetti infangati e ora, finalmente, mi aveva trovata. Venne dritto al mio banco, lingua e orecchie ciondoloni, gli occhietti lustri di letizia: ansimava.

La maestra disse: — Ma allora questo cane è tuo!

Mi sentii gelare: — No, — risposi precipitosamente, — non è mio.

La lezione venne interrotta, tutti i miei compagni erano usciti dal loro posto, mi stavano attorno, schiamazzavano, gettavano parti delle merende a Tom che prendeva le offerte a volo. Approfittando della mia confusione, il cane appoggiò finalmente le zampe infangate sul mio grembiule bianco.

— Come non è tuo! — insistè la maestra.

Accennai di sì, non riuscendo ad articolare parola. Non avevo più neanche la forza di difendermi dalle effusioni di Tom: sul grembiule bianco si infittivano le zampate e ora cercava anche di leccarmi il viso.

* * *

— Così non si può andare avanti — concluse mio padre. Guardavo dalla finestra Tom che stava legato al susino e non capiva perché lo avessero legato.

— Mi hanno detto che c'è un canile a venti chilometri da qui — aggiunse — una signora, una cinofila, alleva bestie abbandonate con modesta spesa.

— Forse è la cosa migliore — ammise la mamma.

Il giorno dopo eravamo sul posto: un ragazzo in bicicletta ci indicò la strada. Un abbaiare furioso proveniva da una specie di piccola fattoria. Da certe inferriate a terreno musi di cane si protendevano con gli occhi accesi e i fianchi incavati, saltavano su da certi stanzoni oscuri e fetidi dove stavano rinchiusi a decine in una confusione ed una sporcizia desolanti. Tenevo Tom al guinzaglio: trotterellava sulle zampette e osservava quei disgraziati animali, come se la faccenda non lo riguardasse. Il ragazzo con la bicicletta si era fermato accanto a noi.

— Non ce lo lasciate — disse rapidamente — farà presto una brutta fine... come il mio. — Detto questo, pedalò via.

— Allora tirai indietro il cane: — Babbo, qui no. — pregai a mezza voce.

Anche mio padre si fermò: riflettè un poco osservando quella che pareva una torma di spiriti dananti — no — disse finalmente — Qui no.

Nel mio petto si diffuse come una nebbiolina calda che subito però si liquefece in pioggia gelida quando lui riprese a dire: — Allora, meglio lasciarlo libero, in aperta campagna, che se ne vada per il mondo e stia alla sorte: come tutti noi, in fondo.

Mi guardò un poco: — Se la caverà, ci scommetto: un cane così potrà piacere a qualcuno.

I miei occhi pizzicavano, ma non dissi nulla.

* * *

Quella mattina — era di domenica — il cane occupava metà del sedile nella macchina, accanto a me. Coi suoi continui assestamenti mi costringeva a cedergli continuamente spazio, respirava fitto come una vaporiera.

Ai due lati della strada dell'Appennino che saliva continuamente si vedevano lontane capanne gialle emergere dalla boscaglia. In fondo la nebbia azzurrognola risaliva le valli dai due lati nascondendo i paesi. Pareva di essere fuori dal mondo.

— Se lo lasciamo qui, troverà certamente un altro padrone e finirà col sistemarsi meglio di quanto poteva fare in casa nostra.

— Vero? — mi fece cercando i miei occhi. Io accennai di sì a capo basso.

— Allora, d'accordo: Tom, vieni qua.

Tom saltò agilmente attraverso la portiera sul bordo della strada: trotterellò pochi passi lungo il fossetto, si acquattò su quattro zampe. — Non è ancora maturo — pensai. Lo vedevo ora correre giù per il prato in pendio.

— Salite su, presto, che non se ne avveda.

Ma se ne avvide. In un baleno stava risalendo il prato con le orecchie al vento, era arrivato e cercava di sgattaiolare attraverso la porta. Quando il babbo tornò a scendere di macchina, gli si avvicinò scodinzolando, torcendo un poco la schiena da un lato. Allora lui alzò la mano per colpirlo e gli fece severamente: — Stai a cuccia e non muoverti, capito? — Tom si acquattò, col muso a terra, come aveva fatto sullo zerbino e non si mosse finché non sentì avviare il motore.

— Andiamo, presto. — La macchina si avviò sulla strada del ritorno.

Mi pareva di scendere verso un mondo che non riuscivo a comprendere: osservavo i tronchi d'albero coperti di muschio, i grossi macigni a lato della strada: pensavo alla distanza che aumentava. La macchina procedeva tranquillamente: guardavo continuamente indietro attraverso il cristallo e, a un tratto, vidi la piccola macchia scura di Tom che si era messa a correre lungo la strada.

— Babbo — dissi — ci viene dietro.

Parve non sentire; non accelerò. La macchina continuava a calare di tornante in tornante: il cane, correndo, incrociava le gambe posteriori con quelle anteriori, le orecchie tese dietro la testa, gli occhi lustri come carboncini. Lo vedevo benissimo.

Anche mio padre disse: — E' già qui, figlio d'un cane.

E nello stesso tempo, inchiodò la macchina. Io e lui ci guardammo.

Vedevo il suo viso sfocato e aspettavo piangendo ciò che stava per decidere.

Uscì fuori, dopo aver tirato energicamente il freno a mano, spalancò la portiera posteriore, sferrò un poderoso calcio al cane e gli fece:

— Sali, su, disgraziato. — Lo animale, atterrito, lanciò un guaito e si rifugiò precipitosamente dapprima fra le mie gambe poi, non sentendosi abbastanza sicuro, riuscì a sistemarsi addirittura sotto il sedile di mia madre.

— Chiudi — mi fece il babbo. Sbattei la portiera e l'automobile ripartì.

Ora il mondo si andava raddolcendo. Una foresta quasi magica compariva ai due lati della strada, tra i tronchi in fila come sottili canne d'organo in fuga, si smagliava la luce del sole, la valle si rivelava coi suoi paesi bianchi, fuori dalla nebbia che si andava diradando.

I prati brillavano al sole di domenica, il motore brontolava sommessamente. Sotto il sedile anteriore Tom aveva formato una specie di ciambella nera, aveva chiuso gli occhi e si era addormentato.

URTO IN MANOVRA

Nel linguaggio ufficiale ferroviario la dizione « Urto in manovra » indica un inconveniente di esercizio provocato da un movimento di manovra che, essendo stato compiuto nel momento o nel luogo sbagliato ed essendo viziato da qualche inosservanza regolamentare, ha avuto spiacevoli conseguenze.

In tali circostanze l'inconveniente più comune è rappresentato dal carro che ha sbattuto un po' troppo forte contro un altro causando qualche danno alle merci fragili. Ma non bisogna dimenticare che numerosi, complicati ed urgenti movimenti di manovra sono continuamente necessari anche nei piazzali delle stazioni interessate da treni viaggiatori, ed in questo caso, purtroppo, quando si verifica un « urto in manovra », può accadere che in luogo di rottura di damigiane si debba lamentare il ferimento di persone.

E' necessario qui precisare che l'eventualità di cui sopra non è così frequente da preoccupare il cittadino che viaggia in treno. Se si pensa al numero dei convogli in circolazione ed alla incalcolabile quantità dei movimenti di manovra che interessano direttamente o indirettamente i treni viaggiatori, possiamo stare tranquilli ed augurarci che anche il traffico automobilistico stradale divenga altrettanto sicuro.

Ma non per questo possiamo ignorare il classico grave incidente che si « mimetizza » sotto la dizione «urto in manovra».

Quando avremo illustrato la dinamica di questo incidente e le conseguenze da esso provocate, risulterà evidente la gravità dell'evento e giustificata la preoccupazione dell'Azienda che ha disciplinato la materia con precise norme regolamentari.

Ciascun agente addetto al servizio movimento (dirigente o deviatore), prima di disporre a via libera un segnale per l'arrivo, la partenza od il transito di un treno, deve acquisire la certezza, fra l'altro, che il binario sul quale il treno deve essere istradato sia sgombro da rotabili e che siano impedite o sospese tutte le manovre che, *anche per indebiti o accidentali movimenti*, potrebbero introdurre veicoli sul binario destinato al passaggio del treno interessato. E' ovvio che l'agente addetto alla manovra dei segnali fissi deve compiere tali accertamenti direttamente o tramite i dipendenti deviatori. Questi ultimi, a norma di regolamento, confermano al proprio superiore di aver eseguito i suddetti accertamenti con modalità che variano in relazione alle apparecchiature di sicurezza esistenti nell'impianto e che, nel caso in esame, consistevano nella riconsegna al deviatore capo delle chiavi degli scambi che assicuravano l'itinerario per l'ingresso del treno.

Il treno in arrivo nella stazione che ci occupa era un direttissimo viaggiatori « pari », che chiameremo 44, il quale doveva essere ricevuto, come previsto dall'apposito prospetto dei binari di ricevimento, in terzo binario.

Dal lato dell'arrivo esisteva una cabina « A » nella quale prestava servizio un deviatore capo (apposito incaricato) con alle dipendenze alcuni deviatori.

In primo binario era fermo da pochi minuti un altro treno viaggiatori « dispari », che chiameremo 43, giunto dall'opposta direzione, il quale doveva effettuare il cambio del mezzo di trazione a corrente trifase con altro a corrente continua mediante manovra da effettuarsi dal lato dell'arrivo del pari, cioè con istradamento che tagliava l'itinerario di quest'ultimo.

La manovra per il cambio trazione veniva effettuata ogni giorno, con gli stessi movimenti, prima o dopo l'arrivo del pari, in base all'effettiva marcia dei due treni.

Nel giorno in cui accadde l'incidente, il treno dispari era giunto con qualche minuto di ritardo.

L'apposito incaricato della cabina « A » aveva già disposto e perfezionato l'invio in testa al treno 43 del locomotore di partenza, a corrente continua, che avrebbe dovuto effettuare la manovra di scarto in opportuno binario attiguo a quello di arrivo e quindi ritornare al treno per l'ulteriore proseguimento del convoglio. A questo punto l'apposito incaricato, ricevuto dal posto di blocco limitrofo il segnale di « transitato » del treno 44, informò della situazione il dirigente movimento ed ebbe da quest'ultimo l'ordine di sospendere la manovra di cambio trazione al treno 43 e di disporre per l'ingresso del treno 44.

Come abbiamo visto, in quel momento il locomotore di partenza era già in testa al treno 43 dove il manovratore provvedeva ad agganciarlo al locomotore di arrivo previamente sganciato dal convoglio. Da parte sua l'apposito incaricato trasmetteva l'ordine ricevuto dal dirigente ai dipendenti deviatori; questi provvedevano a disporre gli scambi nella posizione voluta ed a consegnare al proprio superiore le chiavi che assicuravano l'itinerario di arrivo in terzo binario per il treno 44.

Rammentiamo a questo punto che, in base alle vigenti norme regolamentari, la consegna delle chiavi degli scambi da parte dei deviatori all'apposito incaricato costituisce implicita conferma

Prima di iniziare un movimento di manovra occorre accertarsi che non siano in arrivo treni interessanti l'istradamento della manovra stessa.

che nella zona di giurisdizione ciascun deviatore ha provveduto ad accertare la libertà dell'itinerario di arrivo del treno atteso, compresa ovviamente la sospensione di manovre che potrebbero interferire con l'itinerario stesso.

Quando l'apposito incaricato della cabina A manovrò a via libera il segnale di protezione per l'ingresso del treno 44 tutto procedeva secondo quanto dispongono le norme regolamentari. Infatti l'eventuale spostamento di un convoglio in sosta sul secondo binario era stato impedito con l'apposizione di un segnale di arresto sul binario stesso, mentre sul primo binario si trovava materialmente il deviatore, tenuto ad impedire il proseguimento della manovra del locomotore del treno 43, con il segnale di arresto esposto a mano verso la testa del treno suddetto.

Un minuto dopo questa « idilliaca » situazione si verificava un disastro, determinato dal rapido accavallarsi delle infrazioni commesse dagli interessati.

Infatti, mentre il treno 44 imboccava lentamente gli scambi di ingresso ad una velocità leggermente inferiore ai 30 km/h in conseguenza dell'itinerario deviato, il deviatore che era sul primo binario toglieva la bandiera rossa, che aveva esposto a mano verso il manovratore, la metteva sotto il braccio e, volgendo le spalle alla testa del treno 43, si incamminava verso la cabina A mantenendosi al centro del binario.

Da parte sua il manovratore addetto al cambio trazione del treno 43, non avendo ricevuto, come prescritto, alcun avviso del mutamento di programma, appena compiute le operazioni di sgancio e aggancio sopra accennate, aveva ordinato al macchinista il movimento di manovra avanti verso la cabina A senza i prescritti accordi col deviatore. Per dannata fatalità il macchinista guidava il mezzo di trazione dalla cabina posteriore ed il manovratore prese posto sul predellino dalla stessa parte posteriore, per cui fu un vero miracolo se non venne travolto il deviatore che camminava in mezzo al binario e che doveva garantire la sospensione della manovra. Questi, infatti, riuscì fortunosamente ad evitare l'investimento scansandosi a lato quando sopraggiunse il convoglio in manovra. Conscio della grave situazione di pericolo il deviatore fece un estremo tentativo di arrestare la manovra agitando la bandiera rossa, ma la vicinanza dei due convogli in movimento in senso contrario era tale che, malgrado la modesta velocità di entrambi, l'urto frontale fu inevitabile.

Il macchinista del treno in arrivo, che in relazione alle caratteristiche del piazzale ebbe la possibilità di scorgere il locomotore a distanza molto ravvicinata, azionò la frenatura rapida riducendo notevolmente la velocità e quindi le conseguenze dell'urto. Tuttavia il bilancio di circa ottanta feriti fra viaggiatori ed agenti ci fa comprendere la gravità dell'incidente, che avrebbe potuto avere conseguenze anche più tragiche.

Prescindendo dalle gravi infrazioni regolamentari commesse dal manovratore e dal deviatore interessato, l'incidente si sarebbe potuto evitare con un poco più di attenzione ed una più fattiva collaborazione « umana » fra i due agenti.

Bastava infatti che il deviatore ed il manovratore avessero comunicato in qualsiasi modo fra di loro e la situazione non sarebbe precipitata.

Francesco GIAMBI

IMPIANTI MINORI

Bisceglie: capitale del Mezzogiorno per l'esportazione ortofrutticola

Bisceglie, abitanti 45.000, posta sulla Foggia-Bari a 35 chilometri dal capoluogo, si può dire che abbia esercitato il commercio da sempre, tanta è l'intraprendenza dei suoi abitanti. Dal latino « Vigiliae » il nome sembra scelto apposta per definirla « attenta », « vigilante » sui suoi affari.

Chi si affaccia al piazzale esterno della stazione s'accorge meravigliato di non vedere un solo negozio, ma esclusivamente uffici di rappresentanza di ditte esportatrici. E' il biglietto da visita della città dell'esportazione ortofrutticola e per convincersene basterà scorrere questi pochi ma significativi dati: anno 1965 carri spediti all'estero circa 7.500; nel '66, 7.000; nel '67, 6.000; vanno poi aggiunti circa 400 carri annui diretti ai transiti e successivamente rispediti all'estero.

Non si può negare che ciò costituisce un considerevole apporto di valuta pregiata all'economia nazionale. Si tenga presente che la contrazione dei carri spediti è puramente fittizia in quanto, con il progressivo aumento di quelli del tipo Interfrigo, che offrono possibilità di carico da 40 a 47 tonnellate rispetto alle 27/35 dei normali Hg., gli esportatori preferiscono i primi sia per la loro maggiore capacità ma anche per economia sui costi di nolo.

Ogni anno da Bisceglie partono in media oltre tre milioni di quintali fra uva da tavola, ciliegie, insalata ed ortaggi vari, diretti nell'ordine in Germania, Svizzera, Olanda, Belgio, Paesi Scandinavi. Fra le città destinatarie il primato spetta a Monaco di Baviera seguita da Francoforte. Naturalmente intorno all'esportazione prosperano le industrie del legno e dei trasporti oltre ad una specializzata mano d'opera per la selezione e la confezione dei prodotti, i quali vengono sottoposti ad accurato esame da parte di funzionari dell'I.C.E. (Istituto Commercio per l'Estero) prima della spedizione.

E' un vero peccato che questa stazione disponga solamente di un modesto capannone, attrezzato di impianti per la prerefrigerazione, in cui a malapena entrano stipati una cinquantina di Hg. Se si considera che nei periodi di piena campagna ortofrutticola partono fino a 130-140 carri al giorno e tutti nella tarda serata, sarà facile immaginare che cosa diventi l'angusto capannone tra operazioni di manovra, di pesatura, di carico.

Un « mea culpa » dovrebbero recitarlo le autorità locali giacchè non sembra che abbiano fatto molto per offrire spazio vitale ad una stazione forse più conosciuta all'estero che in Italia.

Vito METERANGELO

La stazione di Bisceglie.

Si carica un Interfrigo.

PIU' IMPORTANTI I RACCORDI: IL MEC BUSSA ALLA PORTA

I binari all'interno dello stabilimento industriale lo collegano con la rete nazionale ed internazionale. Una serie di facilitazioni agli utenti apre un'ulteriore prospettiva di sviluppo. L'Azienda introita circa due miliardi l'anno per canoni, tasse di manovra, di tradotta, di nolo.

È noto come negli ultimi decenni la concorrenza fra il trasporto ferroviario e quello stradale abbia registrato dei punti a vantaggio del secondo. Le cause economiche, sociali, politiche e tecniche di questo fenomeno sono state a più riprese discusse e vagliate, a tutti i livelli; ma la domanda che più spesso e più comunemente si sente formulare in proposito è forse questa: che cosa hanno fatto in concreto le Ferrovie dello Stato per tenere testa a tale concorrenza?, e come si preparano ad affrontarla in futuro?

Bisogna tener presente, anzitutto, che la politica dei trasporti delle F.S. non può in nessun caso essere considerata isolatamente, dovendo essere vista necessariamente in un contesto sociale globale; altrimenti si rischia di valutare gli effetti alla stessa stregua delle cause e di non comprendere a fondo le ragioni di certi orientamenti e di certe scelte.

Ma nonostante la complessità in cui sono avvolti, in uno Stato moderno, problemi come quello dei trasporti, esistono elementi di fatto che consentono di rispondere adeguatamente e con precisione alla domanda suddetta, circa l'azione intrapresa dalle F.S. per far fronte alla concorrenza degli altri sistemi di trasporto. Ecco alcuni di questi elementi che autorizzano a guardare al futuro delle F.S. con consapevole serenità: i raccordi industriali, i carri privati, i containers e i carrelli stradali e inoltre, per il trasporto delle merci a collettame, gli itinerari preferenziali, i carri TIF, carri groupage e infine la recente riforma tariffaria per i trasporti in piccole partite.

Tendono tutti ad assolvere almeno due esigenze fondamentali, che una moderna e dinamica politica dei trasporti deve necessariamente perseguire e rendere operanti. La prima consiste nella possibilità di assicurare un servizio « da porta a porta », evitando le molteplicità delle manipolazioni, dei trasbordi, delle operazioni di carico e scarico, con conseguente maggior sicurezza per le merci e risparmio di tempo (tempo che è sempre più prezioso e quindi diventa sempre più determinante ai fini della scelta del mezzo di trasporto da parte degli operatori e degli imprenditori). La seconda esigenza

che s'impone è quella di poter disporre di una stabile base di traffico, il che si raggiunge soltanto attraverso l'acquisizione e il mantenimento di una clientela fissa e fedele.

Sono soprattutto i raccordi industriali che sembrano rispondere meglio, e ad un livello potenziale più vasto, ad entrambe le esigenze.

Come è noto il raccordo è un binario di collegamento tra la rete ferroviaria e lo stabilimento industriale, l'impresa commerciale o il centro di produzione agricola. In termini concreti e più semplici ciò significa che in tal modo la ferrovia si mette a disposizione della singola industria e mette in diretta comunicazione l'interno dello stabilimento con la rete ferroviaria nazionale ed internazionale. Oggi che il Mercato Comune Europeo è una realtà operante a diversi livelli, non possono sfuggire le grandi possibilità che il raccordo offre. Lo stabilimento raccordato vede indubbiamente accrescere la propria importanza e la propria possibilità d'azione. Il raccordo consente di realizzare non solo una maggior economia e un risparmio di tempo, ma anche, come si è accennato, una maggior sicurezza nel trasporto che tra l'altro esclude del tutto l'impiego di mezzi accessori (come gli autocarri). Senza contare che i trasporti non sono più, in tal modo, subordinati alle condizioni climatiche.

E' chiaro dunque che il sistema dei raccordi torna a vantaggio del trasporto ferroviario solo in quanto si risolve in un vantaggio dell'utente del trasporto stesso. E' precisamente questa attitudine ad armonizzare le esigenze delle ferrovie con quelle del cliente che spiega il successo incontrato dai raccordi industriali e ne fa intravvedere le possibilità in prospettiva.

La base dispositiva che regola i raccordi è contenuta in un « Capitolato » del 1933 e nel più recente Decreto Ministeriale n. 6723 del 4 aprile 1967. In particolare, con quest'ultima normativa l'Azienda ha compiuto un notevole sforzo per stimolare e allargare l'uso dei raccordi. Infatti ha ulteriormente snellito le procedure necessarie per l'impianto di nuovi raccordi, concedendo anche una nuova serie di facilitazioni che vanno dalla progettazione gratuita degli impianti interni al recinto ferroviario, alla fornitura in uso, pure gratuita, di materiali metallici e legnami di armamento, apparecchiature di sicurezza, di segnalazione e di illuminazione. Tra l'altro, inoltre, è a carico dell'Azienda la fornitura dell'energia elettrica assorbita dagli impianti di segnalamento, sicurezza e illuminazione; mentre nessun canone viene percepito per l'uso delle aree interne al recinto ferroviario o esterne ma di proprietà delle F.S. E l'elenco delle facilitazioni potrebbe continuare.

Per quanto riguarda lo snellimento delle procedure, basterà osservare che in precedenza la realizzazione di un raccordo industriale doveva essere autorizzata dal Ministero dei Lavori Pubblici ed era inoltre necessario l'intervento della Motorizzazione Civile. Attualmente invece l'utente tratta esclusivamente con l'Azienda, che provvede a tutte le incombenze relative alle necessarie autorizzazioni.

Pur con il crescente sviluppo della motorizzazione, la ferrovia rimane insostituibile per quanto riguarda i trasporti di massa dei prodotti industriali ed agricoli; quindi è stato principalmente in relazione a questo tipo di domanda che il sistema dei raccordi industriali ha preso piede e si è sviluppato.

Vediamo ora qualche cifra che definisca quantitativamente e qualitativamente lo sviluppo avuto dai raccordi dalla loro istituzione ad oggi.

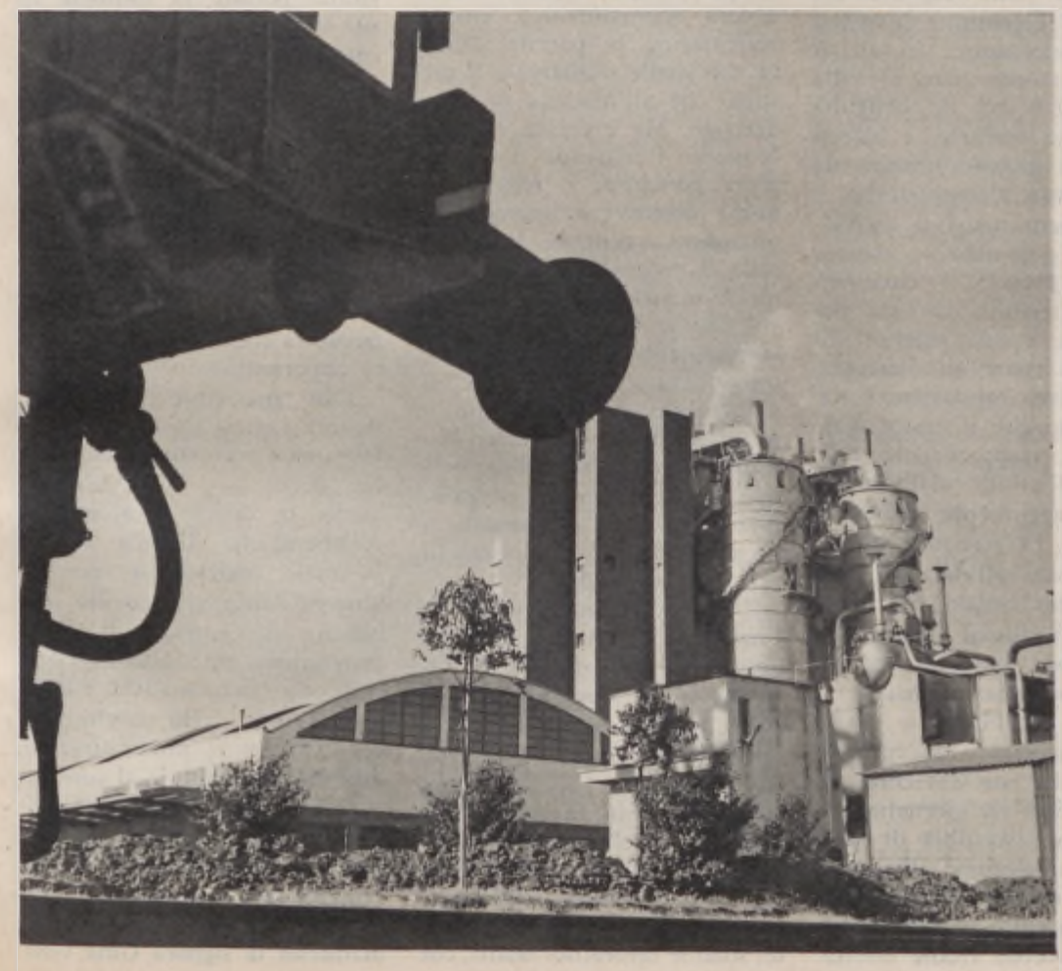
Già nel 1938/39 esistevano più di 1600 raccordi; nel 1950/51 il numero era salito a 1875; alla fine del 1967 si era arrivati a ben 2133 stabilimenti raccordati alle F.S. Si tratta quindi di dati nettamente positivi; ma questo quadro ottimistico è temperato in parte dal fatto che dal 1938 ad oggi è andato crescendo proporzionalmente anche il numero dei raccordi che, creati per il traffico ferroviario, non vengono più utilizzati per tale scopo. Le cause di questo fenomeno formano oggetto di studio. Peraltro, la crescente importanza dei raccordi industriali nel contesto del movimento veicolare complessivo delle ferrovie, è ampiamente documentata anche dai seguenti dati.

Nel 1938/39 sono stati introdotti negli stabilimenti raccordati complessivamente 1.937.496 carri; nel 1950/51: 1.842.573 e nel 1967: 2.268.496. Queste cifre acquistano una rilevanza anche maggiore se le confrontiamo con quelle relative a tutti i carri caricati nelle stazioni interne di tutta la Rete F.S. negli stessi anni: rispettivamente 2.151.333; 1.820.691 e 3.220.743. In relazione al suddetto movimento registrato negli stabilimenti raccordati, l'Azienda ha percepito per canoni, per tasse di manovra, di tradotta, di nolo ed altre tasse (escluse quelle di porto per i singoli trasporti interessanti gli stabilimenti stessi), L. 15.509.204 nel 1938/39; L. 407.046.918 nel 1950/51 e L. 1.991.513.662 nel 1967.

A dispetto della loro apparente aridità, queste cifre sono pregnanti di significato per l'Azienda: testimoniano precisamente la fondamentale e vitale importanza assunta dai raccordi industriali nel traffico ferroviario, e sono, nello stesso tempo, l'indice più probante del favore e dell'interesse che i raccordi stessi hanno suscitato negli utenti.

Ma soprattutto quelle cifre mettono in rilievo che l'incidenza dei raccordi sul movimento complessivo delle merci e sullo sviluppo del traffico tende costantemente ad aumentare. Tale tendenza sarà certamente sostenuta e sempre di più accentuata dal rapido sviluppo dell'industrializzazione in atto, specialmente nel Mezzogiorno, che determinerà nuovi insediamenti industriali, e quindi nuove possibilità e nuovi utenti potenziali per i raccordi.

G. D. L.



GLI ASILI-NIDO

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione la proposta d'istituzione di un asilo-nido nell'edificio di Villa Patrizi — La portata sociale dell'iniziativa — I favorevoli commenti delle impiegate-madri.

Esiste una norma di legge concernente la tutela fisica ed economica delle lavoratrici madri — precisamente l'art. 11 della legge 28-8-1950 n. 860 — che fa obbligo esplicito al datore di lavoro di istituire una camera di allattamento quando nell'azienda siano occupate almeno trenta donne coniugate di età non superiore ai 50 anni.

In tale settore assistenziale, destinato ad assumere rilevanza e proporzioni sempre maggiori, nella stessa misura in cui vanno aumentando e assumendo rilevanza sociale le donne lavoratrici, l'Azienda F.S. ha mosso un primo passo decisivo, ponendosi all'avanguardia, con un'iniziativa che è auspicabile venga presa ad esempio e si estenda rapidamente.

Di recente, infatti, il Consiglio di Amministrazione, presieduto dal Ministro Mariotti, ha approvato la proposta d'istituzione di un asilo-nido nell'edificio di Villa Patrizi, non solo per l'allattamento dei neonati previsto dalla legge, ma anche per la custodia e l'alimentazione dei bambini di età non superiore ai tre anni, figli delle lavoratrici dipendenti. Stando al progetto di massima, che nei dettagli deve essere ancora messo a punto, ed è oggetto dell'attento interesse del nostro Direttore Generale — l'asilo-nido potrà ospitare dai 100 ai 130 bambini, e dovrebbe trovare sistemazione in alcuni locali del quinto piano di Villa Patrizi, dove, per la contiguità delle ampie terrazze, i piccoli potrebbero giocare liberamente senza arrecare alcun disturbo.

Verrebbero messi a disposizione dell'asilo-nido — sempre secondo il progetto — circa mille metri quadrati, con sale giochi, stanze riposo, refettori ed ambulatori, oltre alle terrazze. Ad una prima valutazione è stato calcolato che il costo totale dell'opera, comprendente l'acquisto degli arredi e delle attrezzature, si aggirerebbe attorno ai 50 milioni. La gestione, che dovrebbe essere affidata all'O.N.M.I., comporterebbe una spesa di circa 25 milioni l'anno. Una parte di tale spesa sarebbe coperta dalla retta giornaliera a carico dei beneficiari — per le spese alimentari e di custodia — retta che non dovrebbe superare le 500 lire giornaliere, e che sarebbe suscettibile di diminuzione in relazione alla situazione di famiglia degli interessati. Per la parte rimanente della spesa farebbe fronte direttamente l'Azienda.

Anche soltanto da questi scarni dati, da queste poche notizie ancora approssimative, emerge chiaramente la portata sociale di una simile iniziativa e il prestigio che all'Azienda ne potrà derivare. Ma è chiaro che realizzando l'asilo-nido l'Azienda potrà perseguire e raggiungere anche obiettivi e interessi più immediati e concreti. Infatti, in sede di proposta è stato giustamente messo in rilievo che agevolando le lavoratrici madri si consentirebbe loro una maggiore tranquillità con conseguente miglioramento del rendimento in servizio. Inoltre l'Azienda potrebbe evitare la perdita delle due ore giornaliere di prestazioni previste per l'allattamento fino al compimento del primo anno di età dei figli.

L'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della proposta aziendale ha suscitato viva soddisfazione soprattutto presso il personale femminile della Direzione Generale, provocando nel contempo commenti molti favorevoli della stampa e della televisione, anche per il carattere sperimentale e d'avanguardia dell'iniziativa. Le più entusiaste, ovviamente, sono le lavoratrici madri, che vedono nella programmata realizzazione dell'asilo-nido la fine di una situazione assai spesso problematica e di estremo disagio (a chi non sono noti certi casi limite di lavoratrici che hanno dovuto abbandonare l'impiego in seguito alla nascita di figlio). Ma esse vedono in questa iniziativa dell'Azienda anche il coronamento di un'azione che è partita anzitutto da loro. E' giusto mettere in rilievo che è stata proprio una petizione sottoscritta da 140 donne lavoratrici a fornire gli elementi in base ai quali l'Azienda ha potuto farsi promotrice dell'iniziativa. Anche in considerazione di ciò abbiamo voluto ora sentire dalla viva voce delle interessate come è stata accolta la notizia della favorevole determinazione dell'Azienda. Abbiamo riunito un piccolo gruppo-campione di giovani impiegate della Direzione Generale, che proprio per la loro età sono più frequentemente sottoposte ai disagi delle prime maternità, e ne abbiamo raccolto le impressioni di cui qui di seguito diamo un resoconto schematico.

La signora Filosi Donika, madre per la prima volta da poco tempo, si dichiara molto favorevole all'istituzione dell'asilo-nido. Attualmente deve ogni giorno portare la bambina da sua suocera la cui salute è delicata: è ovvio quindi che non si senta tranquilla, anche per le preoccupazioni e il maggior lavoro che è costretta a dare alla sua parente. Spera che l'asilo-nido contribuisca a risolvere questa sua situazione. Afferma infine di essere particolarmente contenta per il fatto che la sua bambina potrà crescere e formarsi tra coetanei in un ambiente opportuno.

Caso analogo è quello della signora Letizia Cacchione. « La mia unica preoccupazione — ci ha detto — è attualmente quella di dover ricorrere alla collaborazione di mia madre, la quale, logicamente, pur essendone felice, si è dovuta sobbarcare il sacrificio di dover provvedere oltre alle necessità della sua famiglia anche a quelle della mia ». Ha concluso dicendoci che il provvedimento, da qualsiasi punto lo si consideri, è senz'altro rivolto a fini etici, sani; ritiene quindi che ogni madre in condizioni di averne bisogno sarà ben lieta di usufruirne. Uguale soddisfazione manifesta la signora Gina Gua-

dagnino, nonostante che la sua bambina abbia da poco superato l'età massima — tre anni — prevista per l'ammissione all'asilo nido. Del resto ha ben presenti le difficoltà e i disagi che ha dovuto affrontare e affronta ancora oggi. « Infatti — ci racconta — con qualunque tempo sono stata costretta a far uscire da casa la bambina molto presto, per prendere assieme a lei i mezzi pubblici sempre affollati e portarla all'asilo pubblico, oppure, qualche tempo fa, da mia suocera. Spesso sono stata costretta a rimanere a casa quando mia suocera, che è di salute cagionevole, si sentiva poco bene. Tuttavia devo dire che anche potendola portare all'asilo-nido qui a Villa Patrizi il problema e il disagio dei mezzi pubblici rimarrebbero presenti. C'è da augurarsi che venga col tempo istituito anche un servizio di autobus ».

Una preoccupazione analoga (come portare il bambino in ufficio ogni mattina) ha espresso la signora Livia De Santis, la quale precisa che il suo piccolo ha soltanto quattro mesi. Per il resto la signora De Santis ritiene che il provvedimento sia ottimo e tale da riuscire a risolvere le gravi situazioni che avevano origine nel fatto di non aver nessuno cui affidare i figli. Dal canto suo la signora Filomena Donnarumma pensa che era ora che venisse presa la decisione di istituire l'asilo-nido per le madri lavoratrici. Lei infatti, avendo avuto altri figli oltre a quello che forma oggetto delle sue attuali preoccupazioni, ha dovuto far fronte a molte difficoltà. Difficoltà non solo economiche, ma anche quelle che le derivavano dal fatto che doveva lasciare i figli a persone estranee e a volte poco competenti. Anche la signora Donnarumma ritiene che il provvedimento, per essere completo, dovrebbe prevedere mezzi che dessero la possibilità alla madre ed al figlio di arrivare in orario in ufficio e senza dover sottostare, soprattutto con riguardo al bambino, ai gravi disagi connessi all'utenza dei mezzi pubblici.

Per concludere, ecco un parere « esterno » e quindi disinteressato. Ce lo fornisce la signorina Lena Ianieri, che ha una particolare competenza nel campo dei problemi sociali della donna. « L'iniziativa — ci dice la signorina Ianieri — non può, a mio avviso, che essere accolta positivamente; del resto è stata già adottata da altre grandi aziende private. Le interessate trarranno indubbi vantaggi, non solo dalla realizzazione dell'asilo-nido, ma soprattutto dall'ubicazione dello stesso all'interno dell'ambiente di lavoro. Ciò ridurrà notevolmente il disagio di dover portare i bambini in luoghi lontani dal Ministero, con conseguente risparmio di tempo Tuttavia, a tale iniziativa, che tende a tutelare la sua dignità di madre, la donna dovrà corrispondere tutelando responsabilmente la sua dignità di lavoratrice; evitando cioè di approfittare più del necessario della vicinanza dell'asilo-nido, e quindi dei bambini, durante le ore di lavoro». **Gaetano DE LEO**

Un gruppo di giovani mamme a colloquio col nostro De Leo.

Per voi amici in pensione

Ancora sulla riliquidazione

Mi viene rivolta da più parti una richiesta per conoscere quando sarà possibile avere gli arretrati della liquidazione delle pensioni in applicazione della Legge n. 249/1968 a decorrere dal 1.3.1968. **Il Capo Treno a riposo Alessandro Vittorio da Porto Empedocle**, ad esempio, chiede se « entro il prossimo aprile 1969 » potrà avere la speranza di godere della riliquidazione ed, in particolare, se è stata emanata l'apposita disposizione legislativa per la valutazione delle competenze accessorie al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto.

A tale riguardo, informiamo che la disposizione di cui innanzi non è stata ritenuta necessaria dagli organi competenti, per cui si può dare corso senz'altro alle riliquidazioni delle pensioni del personale in questione. Comunque, il collega Alessandro Vittorio dovrà aspettare un pochino di più, oltre lo sperato aprile. Possiamo però assicurare che i lavori procedono a ritmo molto intenso, tanto intenso che più di così non si ritiene di poter forzare, ad evitare di commettere errori o di creare intralci nell'organizzazione.

Ci rendiamo conto dell'attesa dei pensionati i quali non hanno certo l'obbligo di tenere conto dei problemi organizzativi e tecnici misurando la loro aspettativa in termini di giorni, ma anche i pensionati pensino ai loro colleghi che stanno lavorando a tutto spiano per loro. Questo vogliamo dire anche al collega in pensione **Carlo Strepparola** il quale educatamente, bisogna riconoscerlo, fa osservare che sono trascorsi molti mesi ed ancora non si vedono questi « quattro soldi ».

Caro collega, abbia ancora un po' di pazienza: l'Azienda deve rivedere 180.000 pensioni e per far ciò deve predisporre una lunga serie di operazioni di studi e di sistemi di lavoro nei quali interferiscono spesso le decisioni e le necessità di Enti diversi dall'Azienda come ad esempio, Tipografie, Ministero del Tesoro, centro meccanografico oppure azioni ritardatrici come scioperi, crisi governative, istruzioni del personale specializzato etc.

Al momento, peraltro, tutte queste circostanze negative sono state superate e sono già pronti i primi contingenti di ruoli di pagamento. Si tratta di un primo gruppo di 20.000 pensioni che comprendono i pensionati più vecchi.

A questo riguardo non sarà inopportuno far presente il criterio che è stato seguito per iniziare il lavoro. Sono stati riportati su schede meccanografiche i dati di tutte le 180.000 (circa) partite di pensione, per stretto ordine di numero di libretto, a cominciare quindi dai più anziani e trasferiti su un nastro magnetico. Per questo motivo non è assolutamente possibile dare la precedenza a pensioni per le quali non è ancora arrivato il turno. Purtuttavia ad evitare equivoci e malintesi bisogna tenere presente che può anche accadere che una pensione con un numero più alto venga riliquidata prima di una pensione con il numero più basso.

Ciò può dipendere da vari motivi: in primo luogo va rilevato che quando un pensionato scrive per chiedere qualcosa, la sua lettera viene inserita nella sua pratica personale e trasmessa all'Ufficio che dovrà rispondere. Orbene, se ciò avviene (ed è più frequente di quanto non si creda), quando l'organizzazione della riliquidazione richiede all'archivio la pratica per passarla in « lavorazione non la trova a posto e dà quindi mano alla pratica successiva. In seguito, dopo un certo tempo, si richiedono di nuovo le pratiche mancanti e quelle che, nel frattempo sono tornate a posto, vengono prelevate e lavorate.

Altro motivo importante è quello derivante dal criterio seguito, di dare cioè la precedenza a coloro che per il passato non avevano avuto alcun beneficio dalle leggi sugli aumenti precedenti (Legge n. 304/1963 e n. 266/1963). Questi sono circa 50.000, ma ormai sono stati tutti riesaminati e si è iniziato il secondo gruppo comprendente tutti gli altri. Di questo secondo contingente sono state già esaminate altre 40.000 posizioni che portano così il numero totale delle pratiche riprese in esame a circa 90.000; una buona metà del carico totale. Queste notizie sono state chieste anche dal collega in pensione **Renzetti Rocco**, a nome di un « **gruppo di pensionati** » di **Follonica**.

Il **Macchinista di 1ª cl. a riposo Pappalardo Vincenzo** chiede di conoscere se il servizio militare riscattato ai fini della liquidazione della buonuscita è sottoposto ad un contributo, analogamente a quanto avviene per il riconoscimento dell'avventiziato. Chiede anche se un agente cessato dal servizio nel 1962 ha diritto alla riliquidazione della buonuscita per effetto del riscatto del servizio militare e dell'avventiziato. Alla prima domanda rispondiamo affermativamente, alla seconda negativamente. Difatti la Legge n. 1368/1965 si applica solo ai casi di cessazioni dal servizio posteriori al 5.1.1966.

Terminiamo rispondendo al **Segretario Capo Migliacco Romeo** il quale chiede se, in base alla recente Legge n. 15/1968 il certificato di morte del pensionato possa essere sostituito con una dichiarazione della vedova. La risposta è affermativa. Per far ciò basta presentarsi all'Ufficio al quale tale documento deve essere esibito e chiedere di rilasciare una dichiarazione. Carta semplice, niente spese, sempreché si tratti di pensioni.

A. MAUSSIER

NOTIZIE PER VOI

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Nel mese di gennaio, il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, fra i quali si citano i seguenti:

Bandi di pubblici concorsi a:

— 8 posti di Ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza e titoli affini,

— 8 posti di Ispettore in prova fra laureati in economia e commercio e titoli affini,

— 150 posti di Aiuto Applicato in prova.

— 25 posti di Aiuto Applicato in prova con mansioni di operatori alle macchine elettrocontabili,

— 45 posti di Aiuto Applicato stenodattilografo.

Graduatoria di merito del concorso a 23 posti di Marinaio in prova per le navi-traghetto;

Graduatoria di merito del concorso a posti di Cantoniere in prova per il Compartimento di Firenze e di Genova;

Graduatoria di merito del concorso a posti di Operaio qualificato in prova per il Compartimento di Cagliari;

Modifiche degli artt. 23, 26 e 36 del Regolamento sui segnali;

Revoca della dichiarazione di zona malarica di un tratto della linea Foggia-Manfredonia.

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

CORSI DI ISTRUZIONE PROFESSIONALE

I dipendenti inviati a frequentare corsi professionali, fuori residenza o dimora, hanno diritto al normale trattamento di trasferta in luogo della indennità fissa di cui all'art. 14 D.C.A., quando i corsi stessi hanno durata inferiore o uguale ad un mese.

DISCIPLINA

Il danno arrecato all'Azienda in conseguenza di negligenze oppure inosservanze di leggi o regolamenti viene considerato « trascurabile » quando il danno stesso non superi l'ammontare di L. 150.000. Pertanto i responsabili verranno perseguiti in base all'art. 112 h) anziché 113 h) dello Stato Giuridico del Personale.

CONCESSIONI DI VIAGGIO

La concessione del biglietto serie Ab, previsto per raggiungere periodicamente la famiglia nella residenza originaria, potrà essere accordata prescindendo dal periodo di tre mesi decorrenti dall'assunzione necessario invece per beneficiare del biglietto serie Bk2.

I dipendenti già in possesso del biglietto serie Ao per alloggio, potranno beneficiare, per recarsi a frequentare corsi di istruzione professionale anche facoltativi, di un secondo biglietto della stessa serie valido per il percorso dalla località di dimora a quella ove si svolgono le lezioni. Qualora in relazione alla distanza non possa rilasciarsi il biglietto della serie Ao verrà concesso quello della serie BS, settimanale o quindicinale.

Il personale dimissionario e riammesso in impiego, con oltre dieci anni di servizio che riacquisti titolo al biglietto serie Bk6, potrà chiedere un Bk2 ad integrazione di quello già ottenuto in qualità di dipendente a riposo.

ASSUNTORI VINCITORI DI CONCORSI PUBBLICI

In analogia a quanto previsto per i dipendenti di ruolo gli assuntori vincitori di concorsi pubblici, banditi dall'Azienda, potranno ottenere che le giornate di congedo ordinario fruite per partecipare alle prove di esame, vengano trasformate in assenza giustificata.

Potranno inoltre chiedere il reintegro delle concessioni di viaggio utilizzate in tale circostanza.

NUOVA EDIZIONE DELLE «CONDIZIONI E TARIFFE»

Dal primo marzo verrà messa in distribuzione la nuova edizione delle Condizioni e Tariffe per il trasporto delle Cose sulle Ferrovie dello Stato. Si tratta della 24ª edizione allestita con il sistema dei fogli intercambiabili e contenente tutte le modifiche tariffarie intervenute dal 25 giugno 1965 a tutt'oggi.

La nuova edizione comprende anche la riforma delle piccole partite entrata in vigore dal primo febbraio, di cui diamo notizia in altra parte del Giornale. Il sistema dei fogli intercambiabili consentirà di inserire le eventuali future modifiche in modo facile e razionale.

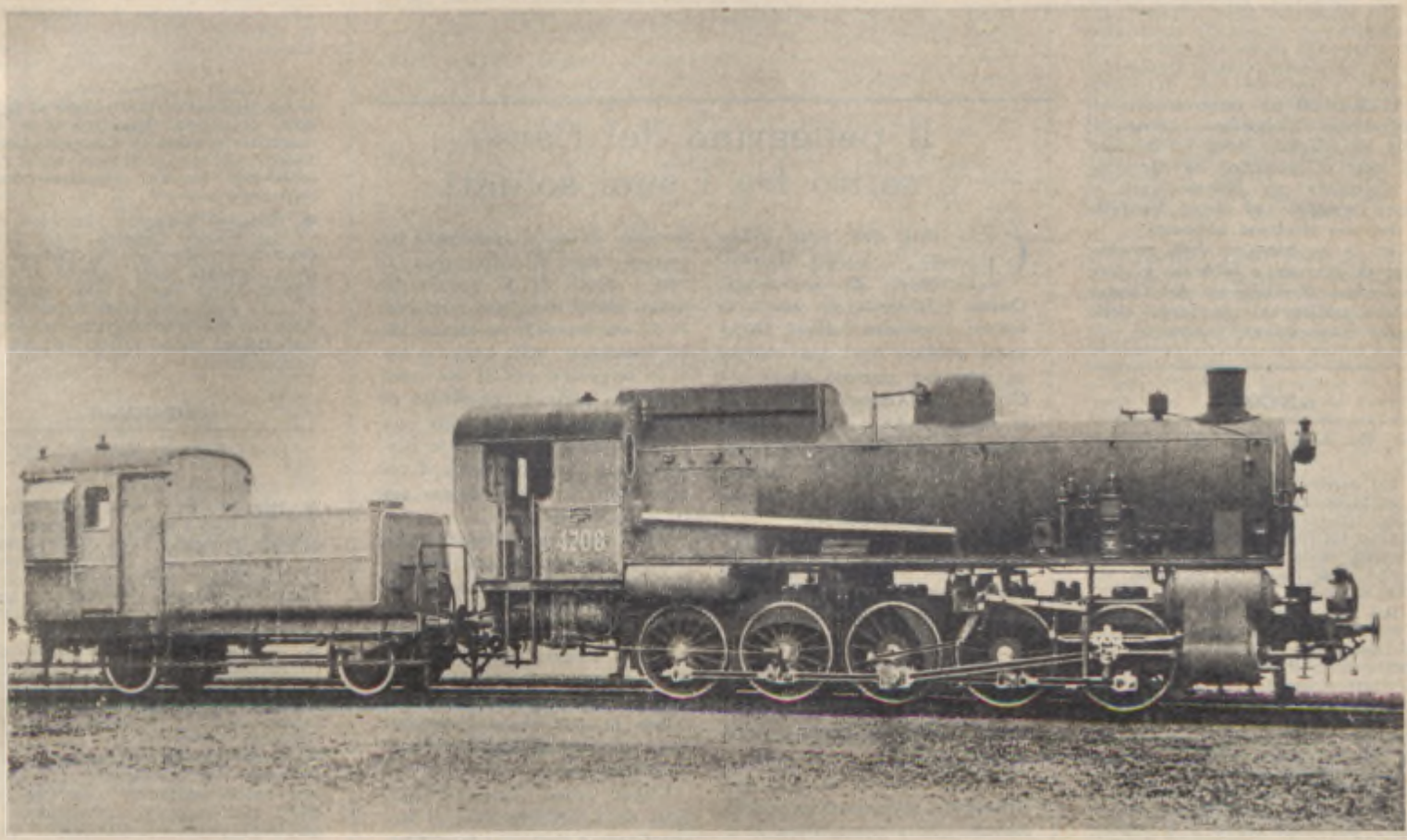
PER LE GIOVANI MAMME

I periodi di allontanamento dal servizio per gravidanza o puerperio, debitamente autorizzati dai sanitari dell'Azienda, saranno, d'ora in avanti, considerati assenza giustificata con il trattamento economico analogo a quello previsto per i periodi di congedo ordinario.

Ne consegue, pertanto, che tali assenze non dovranno più essere computate ai fini del compimento del periodo massimo di 180 giorni di malattia annuali, di cui all'Art. 90 dello Stato Giuridico La norma trae origine dalla considerazione che l'assenza per parto o puerperio abbia soprattutto il carattere di riposo fisiologico tale da far sostenere con maggiore efficienza il parto stesso e la ripresa della normale attività lavorativa.

Le assenze verranno, però, a costituire sospensione del periodo di prova e non saranno valutabili ai fini del compimento delle 300 giornate di effettivo servizio e dell'eventuale termine per il conseguimento delle abilitazioni.

130 ANNI DI LOCOMOTIVE



470 FS

Caratteristiche della locomotiva gruppo 470

Anno di costruzione del prototipo	1907
Casa costruttrice del prototipo	Maffei Monaco
Rodiggio	0-5-0
Diametro delle ruote motrici (mm)	1360
Potenza (CV)	1000
Pressione in caldaia (atm)	16
Velocità max (km/h)	50
Peso in servizio escluso tender (tonn)	74,8

La necessità di disporre di locomotive capaci di elevati sforzi di trazione per il servizio delle linee di valico portò nel 1907 alla realizzazione del gruppo 470, a cinque assi accoppiati.

Le 470, dotate della stessa caldaia e dello stesso tipo di meccanismo motore delle 680, con doppia espansione e quattro cilindri disposti asimmetricamente, avevano una potenza di 1000 CV ed una velocità massima di 50 chilometri l'ora. L'inscrizione in curve strette, frequenti sulle linee di montagna, fu resa possibile con una soluzione, che si è rivelata perfettamente valida attraverso gli anni, consistente nel dotare le sale estreme di uno spostamento trasversale di 40 mm. e quella centrale di cerchioni senza bordino.

Per distanziare i cambi di locomotive con i treni diretti, imposti dall'affaticamento dei fuochisti e dalle condizioni del fuoco dopo un lungo percorso con combustione a carbone, alcune 470 della Bussoleno-Modane furono dotate di apparecchi Holden, già sperimentati sulla rete Sicula, per iniettare nel forno, mediante un getto di vapore, della nafta da bruciare insieme al carbone. L'applicazione, che fu successivamente perfezionata con l'aumento della portata degli iniettori, in relazione all'intensa produzione di vapore richiesta alle caldaie, mirava tra l'altro ad evitare la necessità di ricariche di carbone nelle gallerie poco areate.

Le 470 furono una vera e propria risorsa per l'Amministrazione, in quanto permisero di aumentare del 40 per cento circa la composizione dei treni viaggiatori e merci sui valichi del Cenisio e della Porretta, sulle due linee dei Giovi e sulla Savona-San Giuseppe, soddisfacendo così le accresciute esigenze del servizio passeggeri ed aumentando proporzionalmente la potenzialità di tali linee anche ai fini del trasporto delle merci. Inoltre, la disposizione delle casse a carbone sulla locomotiva, già adottata anche sulle 670, consentì di ricavare nel tender, ridotto ad un carro serbatoio d'acqua, un compartimento - bagagliaio, col vantaggio di risparmiare rispettivamente il « bagagliaio » nei treni merci ed accelerati, ed il « carro scudo » nei servizi di spinta su linee con lunge gallerie. Ciò corrispondeva in entrambi i casi ad una maggiore disponibilità di circa 10 tonnellate nel peso utile rimorchiabile, con evidenti vantaggi per l'esercizio di linee acclivi a forte traffico.

In epoca successiva 129 unità del gruppo 470 furono trasformate in 471, con l'applicazione del surriscaldatore sistema « Schmidt » e conseguente aumento della potenza da 1000 a 1170 CV.

Le ultime 471, destinate dopo l'elettrificazione dei valichi principali al servizio di linee minori, hanno concluso nel 1968 la loro operosa esistenza, sostituite da 940 e 740, sulla Terni-L'Aquila-Sulmona, dove era possibile seguirle dalla strada con lo sguardo per un lungo tratto quando risalivano con possenti colpi di scappamento le gole di Antrodoco, offrendo un suggestivo spettacolo.

Renzo MARINI

TUTTA RETE

A causa di un inconveniente di programma, l'Elaboratore elettronico, nella liquidazione delle retribuzioni del mese di dicembre, ha effettuato la trattenuta per abbonamento al nostro periodico ad alcuni ferrovieri che non risultano abbonati.

Con la liquidazione delle retribuzioni di gennaio e febbraio è stato provveduto direttamente dal Centro meccanografico al rimborso delle somme erroneamente trattenute.

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso T. 370

● **Un cordiale saluto** di benvenuto all'Ispettore Capo Superiore ing. Marco Albertazzi che, proveniente da Bolzano, ha recentemente assunto la dirigenza della Divisione Lavori di Ancona, con l'augurio vivissimo di proficuo lavoro.

● **Dal 3 al 9 aprile 1969** avrà luogo in Ancona la mostra organizzata dal Dopolavoro Ferroviario che ha bandito il 1° Premio di Arte sacra di Pittura riservato ai ferrovieri dei Compartimenti di Ancona, Firenze, Bologna e Roma, iscritti al DLF per l'anno in corso. Le opere, la cui tecnica rientri rigorosamente nel campo della pittura, dovranno ispirarsi al tema: La deposizione. Alla selezione e premiazione delle opere, che dovranno pervenire entro il 20 marzo p.v., provvederà un'apposita Giuria, formata da qualificati esperti ed artisti.

● **Sentite e vivissime** condoglianze porgiamo, a mezzo anche di Voci, al cav. Geom. Guido Mariani, Capo stazione Sovraintendente della Stazione di Ancona Centrale ed ai Familiari per la morte della diletta Mamma, signora Bice Loreti ved. Mariani.

● **Cicogna Express.** Cristina è giunta settima in casa del p.i. Enzo Picciafuoco, Segretario Superiore di 1ª cl. della Divisione Impianti Elettrici, a rallegrare i genitori ed i numerosi fratelli.

Ai fortunati genitori le più vive felicitazioni che si accompagnano ai migliori auguri per la neonata.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo T. 2535

● **A Potenza Inferiore** è stata inaugurata la nuova Cappella. Alla cerimonia erano presenti il Vescovo assistito dal Cappellano dei ferrovieri Don Graziano, il Direttore Compartimentale ing. Laurentini e Signora, il Titolare cav. Vittorio Nidito, il Presidente del DLF sig. Nuzzaci ed altri.

● **Carlo Cappella** Capo Stazione Principale di Termoli, noto per la sua passione per l'arte e organizzatore della mostra di biologia marina, è stato nominato dal Ministro della P.I. Ispettore ai monumenti e belle arti per la provincia di Campobasso. Ci complimentiamo vivamente con l'amico Cappella che onora la categoria dei ferrovieri.

● **Giuseppe Di Carne**, Assistente Principale di Bari Centrale, si è classificato al quarto posto ex aequo nel secondo concorso a carattere nazionale del manifesto antinfortunistico per i pericoli derivanti dall'attraversamento dei binari. Congratulazioni da parte di « Voci ».

● **Apprendiamo** che il dott. Vincenzo Lovallo, Capo Gestione di Potenza Inferiore, e figlio del Capo treno di 1ª classe a riposo Domenico, è stato nominato membro della Programmazione Economica per la Basilicata. Inoltre recentemente è stato destinato alla Segreteria Particolare del Sig. Ministro dei Trasporti. Congratulazioni vivissime da parte nostra.

● **Il cav. Raffaele Verna**, Capo Personale Viaggiante a riposo, è stato recentemente insignito, su proposta dell'On. Aldo Moro, della onorificenza di Ufficiale al merito della Repubblica Italiana. I nostri complimenti a don Raffaele.

● **La nostra solidarietà** per il decesso del cav. uff. Gennaro Cirrottola Ispettore P.le a riposo, molto noto nell'ambiente ferroviario e cittadino, e per il decesso di Vito Zonno, padre degli Operai dell'armamento Getano e Tommaso e del Manovale Vito del Deposito Locomotive di Taranto. Le nostre condoglianze alle rispettive famiglie.

● **La piccola Vincenza Claudio**, figlia del Segretario Tecnico Capo Leonardo della Divisione Trazione, ha conseguito una bella affermazione nel Concorso Nazionale di Disegno per ragazzi. Ci complimentiamo con la brava Vincenza e con i suoi genitori.

● **Recentemente è venuto** a mancare l'Ispettore Capo a.r. dott. Camillo Carlucci che per lunghi anni fu alla dirigenza della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale. Vivissime condoglianze alla famiglia ed in particolare al figlio dott. Giuseppe, Ispettore P.le comandato presso il Compartimento Territoriale Aereo di Bari, ed al fratello ing. Vittorio, Ispettore Capo Superiore a.r.

● **Cicogna Express** - La casa del sig. Franco Capurso, Aiuto Macchinista al Dep. Loc. di Taranto, è stata allietata dalla nascita di Crescenza. Oltre che ai felici genitori, « Voci » esprime sentite felicitazioni anche ai due fratellini che con tanta impazienza hanno atteso l'arrivo di Crescenza.

Il pellegrino del Carso è salito fra i suoi soldati

Già altre due volte avevo scritto di Guido Mattioli, Deviatore di Crevalcore. Questa è la terza, ma non è la buona: è soltanto l'ultima. Dopo avere profuso ogni sua energia ed ogni sua giornata libera sul Carso o sull'Adamello, alla ricerca dei resti dei « ragazzi » della guerra '15-'18, l'infaticabile pellegrino giace, per sempre riunito a quanti gli era riuscito onorare con una degna sepoltura.

Quel cuore che aveva tanto sentito, ha ceduto d'un tratto mentre era alla guida di quella scassata « carolina », ormai più assuefatta alle strade in macadam che si snodano fra quelle quote ora verdeggianti e quiete, ma un tempo squassate dalle cannonate, che ai rettilinei asfaltati della piana bolognese.

Ricordo tutto di lui, quel suo entusiasmo comunicativo, quella tenacia, quella commozione sempre nuova.

Ogni ritrovamento era una nuova incontenibile emozione che faceva perdere colpi alla sua « pompa » piuttosto logora.

Ora, altri hanno recuperato lui per la strada, chino sul volante e col colletto slacciato inutilmente. Non ha finito l'opera, anche se ha ritrovato i resti di centinaia di combattenti.

Scaldate a dovere dal suo esempio e dalle sue perorazioni, le autorità comunali di Crevalcore avevano da poco approntato un piccolo museo di guerra, ricco di tutti i cimeli da lui reperiti. In questi ultimi tempi era tutto preso da una nuova fossa comune da lui localizzata, nella quale, in base ai minuziosi calcoli consentiti dalla sua perfetta conoscenza di date, formazioni e battaglie, era convinto dovesse trovarsi lo stesso Filippo Corridoni, sotto il cui agile cippo avevamo sostato per riprendere fiato.

Sono trascorsi tre anni dalla intensa giornata vissuta insieme sul Carso, nella trincea delle Frasche, nelle pietraie e nelle gallerie del S. Michele, davanti al cippo della Brigata Sassari. In me tutto è ancora fresco, come se soltanto ieri Mattioli mi avesse tuffato in quel bagno di patriottismo genuino, di carità cristiana e di storia patria.

L'anno scorso l'avevano insignito della Medaglia d'oro al Merito Civile e l'avevano fatto Chévalier de l'Ordre au Mérite Interallié.

Le sue spoglie riposano ora nel camposanto del suo paese; ma il puro spirito di quel combattente della seconda guerra mondiale è sicuramente lassù, fra le migliaia di combattenti della « grande guerra », anche per suo merito, e tanto, sepolti onorevolmente a Redipuglia, in quell'immensa scalinata al cui sommo comincia il Cielo.

Aldo SENSI

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi T. 3350

● **Bin. 10** - Si è laureata in lettere — con 110 e lode — la signorina Miriam Botteghi, figlia di Armando, C. Tr. 1ª cl. del DPV di Rimini. I colleghi del padre chiedono ospitalità per porgere affettuose ed ammirate felicitazioni, alle quali « Voci » aggiunge le proprie.

● **« L'arpa birmana »**, « l'uomo del rikscio » e « la vita di O-Haru » sono stati il banco di prova del nuovo cineforum DLF di Bologna. Sia pure subendo i limiti propri del « passo 16 » (non sarebbe possibile attutire il ronzio del proiettore?), gli amatori hanno affollato la saletta del DLF, partecipando attivamente e con intelligenza alla discussione molto bene guidata dal critico Piero Romano. Incoraggiati dalla felice riuscita dell'esperimento, i cineamatori DLF hanno deciso di insistere, mettendo subito in programma una serie di films francesi piuttosto impegnati. E' una esperienza mai abbastanza lodata: presane conoscenza diretta, non esitiamo a propagandarla a quanti, stufi di limitarsi a subire lo spettacolo, intendessero imparare a « vedere » le opere cinematografiche soppesandone, con libere discussioni, i contenuti, le forme e le tecniche.

● **E' ancora di scena** il DLF di Bologna, il quale ha aperto un allevamento di pulcini, destinati non a fare le uova ma ad essere gli atleti di domani. Il « Centro Olimpia Pulcini », infatti, è stato testè costituito per aprire all'atletica, essenzialmente con giochi adatti allo scopo, i figli dei soci che vanno dai 6 ai 9 anni. La lodevole iniziativa viene a completare quella recente dei « Centri Olimpia DLF », risultata valida all'avvio dei ragazzi dai 9 ai 12 anni alle varie discipline sportive. Avanti, pulcini: chi non vuole restare « calimero », mandi papà in via Cane 3 a fare l'iscrizione ed a ritirare il foglio con le modalità di partecipazione ai vari corsi.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini T. 310

● **Un grave lutto ha colpito** i ferrovieri di Cagliari: è morto a soli 56 anni per infarto cardiaco Antonio Cocco, Macchinista 1ª classe del Deposito Locomotive di Cagliari. Il suo amore per il sindacalismo e per la

famiglia, la sua profonda capacità professionale (ultimamente teneva lezioni in materie professionali agli Aiuto-Macchinisti), e la sua onestà hanno trovato giusto riconoscimento nella larga partecipazione di colleghi, amici e conoscenti ai suoi funerali.

Alla moglie, ai quattro figli, al padre Michelangelo, Capo Gestione in quiescenza ed ai fratelli rag. Giovanni, Capo della Segreteria Compartimentale, e Angelo, Capo Stazione Principale della Stazione di Cagliari, giungano vivissime condoglianze da parte di « Voci ».

● **Sono nati:** Valentina Ronga figlia del Capo Tecnico Ugo; Carlo Galfrè del Macchinista 1ª cl. Alessandro; Marco Idini del Macch. 1ª cl. Pietro; Andrea Siddi dell'A. Macch. Achille; Maria Antonietta Fancello del'Op. Qual. 1ª cl. Giovanni; Anna Rita Spissu, dell'Op. Qual. 1ª cl. Antonio; Roberto Mantiglia del Manovale Omero e Giorgio Pia del Manovale Pietro.

Ai cari bimbi ed ai rispettivi genitori le nostre felicitazioni.

● **Per i caratteri della Casa** Editrice Giardini di Pisa è uscito recentemente il libro « Dialoghi dopo il Centenario », di cui è autore Adriano Vargiu, figlio di Antonio, Capo Squadra Manovratori della Stazione di Cagliari. Adriano Vargiu non è nuovo arrivato nel campo artistico letterario italiano. Egli già gode buona stima in quanto altri lavori, come il Compendio di storia del teatro greco, latino e italiano edito dalla Libreria Universitaria di Cagliari, e saggi critici apparsi al 3° programma della RAI, hanno facilitato il suo ingresso nel novero dei buoni critici letterari e dei collaboratori alla 3ª pagina dei quotidiani italiani. Questa volta il Vargiu ha fissato nel volume attraverso la narrazione delle vicissitudini di un ipotetico personaggio i mali peggiori che ci affliggono. Egli ci apre gli occhi e la mente e ci pone davanti la realtà, quella vera, senza veli, senza ipocrisia, schietta e pungente, che colpisce un po' tutti.

Voci augura ad Adriano Vargiu altri successi e si congratula per quanto ha già fatto.

● **Il Segretario Principale** dott. Edoardo Mennillo ha lasciato di recente la Segreteria Compartimentale di Cagliari perché trasferito al Servizio Personale. Del simpatico collega resta un buon ricordo e tanta stima per cui diversi amici di lavoro da queste colonne gli esprimono l'augurio di nuove soddisfazioni nella superiore Sede.

● **Marcia Nuziale** per l'Assistente di Stazione Michele Cataldi di Bauladu-Milis e per la sig.na Maria Bonaria Salis; per il Capo Stazione Giorgio Pani di Villasor e per la sig.ra Agnese Batzella. Alle due coppie le felicitazioni di Voci.

● **E' nata a Cagliari** Barbara Cao figlia dell'Applicato Salvatore della Divisione Movimento. Alla cara bambina e ai suoi genitori auguroni! Auguri anche al Capo Stazione Giorgio Salemi per la nascita del suo primogenito Paolo.

● **Amorevolmente curati** dalle insegnanti Anna Gallus e Gabriella Pinna i bimbi che frequentano l'Asilo del Dopolavoro Ferroviario di Cagliari in via La Plaia hanno dato un saggio delle loro ottime capacità di piccoli attori. Erano graditissimi ospiti i bambini di altri asili della della Città i quali hanno portato doni e dolci ai coetanei dando vita a singolari gemellaggi.

FIRENZE (Comp.)

Red.: Dr. A. D'Errico, Tel. 2301

● **Un cordiale** saluto e sinceri auguri al Capo Deposito Superiore cavaliere Rodolfo Fantacci e al Capo Deposito Principale cavaliere Roberto Cortini, entrambi della Divisione Materiale e Trazione, per essere stato, il primo, trasferito agli uffici centrali del Servizio Trazione e per avere, il secondo, lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia, T. 517

● **Festa del pensionato** al Deposito Personale Viaggiante di Genova Sampierdarena dove, in occasione della fine dell'anno, sono stati salutati e premiati con medaglia d'oro e pergamena i dipendenti collocati a riposo nel 1968. Ai festeggiati (Bergadamo, Brundi, Brunettini, Bruno, Crsa, Fossati, Guido, Lucia, Ottonello, Pantaleoni, Pesce, Pinna, Sulla e Testa) hanno rivolto affettuose parole il Capo Impianto cavalier Martino, l'ing. Tommasi e il cav. Ferreri della Divisione Movimento.

● **Un brindisi per il nuovo** anno ha accomunato in un fraterno abbraccio Operai e Manovali del Deposito Locomotive di Genova Brignole con dirigenti dell'impianto e funzionari della Divisione Trazione.

La simpatica e sobria cerimonia, organizzata dalla Commissione Interna, ha rinnovato una garbata consuetudine che da più anni esprime un senso di viva socialità e di fraternità aziendale degne de' massimo rilievo.

● **« Superba », mensile** del Dopolavoro di Genova, ha organizzato con pieno successo una Tavola Rotonda sull'unificazione dei Dopolavoro genovesi che, com'è noto, operano separatamente a Sampierdarena e a Rivarolo. Al nutrito dibattito, svoltosi nella sala delle conferenze della Direzione Compartimentale all'insegna della massima democraticità, hanno partecipato i Presidenti di vari Sodalizi, i rappresentanti di tutte le Organizzazioni Sindacali, i Delegati Compartimentali, il Direttore di « Superba » Balduzzi, e infine l'ing. Bordoni che, sensibile al delicato problema, ha approvato con la sua presenza la felice iniziativa del periodico genovese.

● **Domenico Paolo Persoglio,** Controllore Viaggiante Principale, lascia in questi giorni l'Azienda per limiti d'età, dopo lunghi anni di fervido lavoro svolto con passione ed entusiasmo anche al servizio del Dopolavoro, del quale è Presidente a Sampierdarena. La carica di simpatia, che è stata naturale caratteristica del Persoglio, lo hanno reso popolare in tutta la rete; la sua bonomia e il suo « savoir faire » gli hanno creato un fitto stuolo di amici a Genova e fuori.

Anche a nome di tutti questi amici, mi è gradito ora porgergli un affettuoso saluto di commiato con gli auguri di bene, di lunga vita e di buon lavoro ancora nelle file del Dopolavoro.

● **Porgiamo sentite** condoglianze al Manovale Vincenzo Negrone della Divisione Commerciale e del Traffico per la morte della madre.

● **Renato De Lorenzo,** figlio del Segretario Capo Vincenzo, ha conseguito, presso l'Università di Genova, la laurea in ingegneria elettronica, discutendo brillantemente la seguente tesi, relatore il Chiarissimo Prof. Biorci: « Teoria generale del campo ».

Al neodottore, che ha ottenuto il lusinghiero punteggio di 110 e lode con medaglia d'argento, giungano le nostre felicitazioni e gli auguri di una grande affermazione nell'importante settore scientifico da lui prescelto.

● **Marcia nuziale** per Gianfranca Polo e il Manovale Teresio Aramini. Ai novelli sposi auguri fervidissimi di lunga felicità.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 2397

● **Oltre che nelle sedi** periferiche, ove numerose sono state le manifestazioni, il giorno della Befana è stato celebrato a Milano, nel teatro di Palazzo Litta, presenti, coi dirigenti le unità divisionali, il Direttore Compartimentale, ing. Aldo Rossetti, il quale ha fatto gli onori di casa a 3500 bambini e relativi genitori. Una orchestrina ha conferito al raduno un tono di serena allegria.

● **La Befana si è pure** ricordata dei figli degli associati al Gruppo AVIS-FS. Presso la sede del Gruppo in stazione Milano Centrale, si è svolta la consegna dei doni alla presenza dei dirigenti locali. Ai papà sono state invece consegnate le benemerenze acquisite durante il 1968: una croce d'oro, due distintivi d'oro, due medaglie d'argento, una medaglia di bronzo e quattro diplomi di benemerenza. Vivi rallegramenti.

● **Un bellissimo presepe** è stato allestito a Milano Porta Gari-

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un « encomio »:

— al Capo Squadra della linea Neri Ivo, il quale, il giorno 6 ottobre 1968, avendo scorto in prossimità di Poggio Rusco, un bambino che si aggirava tra il binario su cui stava per sopraggiungere il treno ET 642, si slanciava con grave rischio della propria incolumità, in suo soccorso, riuscendo a trarlo in salvo.

— all'Operaio dell'armamento Misuriello Saverio, il quale, il giorno 4.7.1968, al P.L. Km. 593+565 della tratta Bari-Foggia, avendo notato che un bambino, elusa la vigilanza dei genitori si aggirava tra il binario su cui stava per sopraggiungere il treno 457, si slanciava prontamente in suo soccorso riuscendo a trarlo in salvo.

— al Manovratore Cordaro Pietro, il quale, il giorno 31.5.1967 nella Stazione di Palermo Brancaccio, accortosi che in un carro — carico di tubi catramati con torciglioni di paglia e listelli di legno — in composizione al treno 7436, si era sviluppato un incendio, si slanciava prontamente tra le fiamme e staccava detto carro dagli altri veicoli carichi anch'essi dello stesso materiale, evitando così danni più gravi all'Azienda. Il D.G. ha espresso, inoltre, il Suo più vivo compiacimento al Capo Stazione Principale Mangano Antonino, ai Manovratori Argano Antonino e Gargano Francesco ed ai Manovali Morello Giuseppe e Vitale Pietro per l'ottimo comportamento tenuto nella medesima circostanza.

Il Direttore Generale ha conferito un « elogio »:

— al Conduttore Ferraro Dante, il quale, il giorno 18.8.1968, avendo rinvenuto sul treno 168 una borsetta contenente, tra l'altro, 100.000 lire italiane, 100 marchi tedeschi e 34 monete estere per un valore complessivo di lire 117.000 circa, la consegnava prontamente all'Ufficio oggetti rivenuti di Ventimiglia per la restituzione al legittimo proprietario.

— al Capo Gestione di 1ª classe Barbagallo Giuseppe, il quale, il giorno 18.8.1968, avendo rinvenuto nella cabina telefonica pubblica dell'atrio della Stazione di Chiasso un borsellino contenente 200 franchi svizzeri pari a L. 28.000, lo consegnava prontamente all'Ufficio oggetti rinvenuti per la restituzione al legittimo proprietario.

— all'Aiuto Macchinista Allegretti Dino, il quale, il giorno 12.6. 1968, avendo rinvenuto sul treno AT 389 un portafogli contenente, tra l'altro, la somma di L. 45.000, lo consegnava prontamente ai superiori diretti per la restituzione al legittimo proprietrio.

— al Manovale i.p. Patrone Eugenio, il quale, il giorno 12.10. 1968, avendo rinvenuto sui binari della Stazione di Genova Sampierdarena tre banconote da L. 10.000 ciascuna, le consegnava prontamente all'Ufficio oggetti rinvenuti della predetta Stazione per la restituzione al legittimo proprietario.

— al Macchinista di 1ª classe Cadei Angelo, il quale, il giorno 3.6.1968, avendo rinvenuto sul treno R 543 una borsa contenente, tra l'altro, 1.700 lire italiane e 300 nuovi franchi francesi per un valore complessivo di L. 64.000 circa, nonché un orologio con una grossa spilla ed una catenina di metallo giallo di valore imprecisato, la consegnava prontamente al Posto Polfer della Stazione di Genova Brignole per la restituzione alla legittima proprietaria.

— all'Operaio qualificato di 1ª classe Ciotti Mario, il quale, il giorno 4.8.1968, avendo rinvenuto sul tavolo dei Verificatori dell'attrezzeria del P.V. di Roma Termini, un portamonete contenente la somma di L. 23.000, la consegnava prontamente al superiore diretto per la restituzione al legittimo proprietario.

Il Direttore Generale ha espresso il suo più vivo « compiacimento »:

— al Conduttore Di Trani Antonio, il quale, il giorno 4.7.1968, sul treno 813, venuto a conoscenza che un viaggiatore era stato colto da collasso, si prodigava, con tempestività e con alto senso umanitario, a ricercare un medico tra i viaggiatori, a mettere a disposizione la cassetta di pronto soccorso di cui il treno era dotato e ad interessare telefonicamente da Bovino la stazione di Foggia perché il predetto viaggiatore fosse trasportato d'urgenza all'ospedale a mezzo di autoambulanza. Il Di Trani provvedeva, poi, a recuperare gli oggetti personali dell'infermo, facendoglieli recapitare.

baldi in collaborazione con appassionati della zona circostante, nell'atrio antistante il servizio bagagli. Nel luogo, che ha richiamato durante le feste natalizie numerosi visitatori, specie bambini, è stata officiata la mattina di Natale una santa Messa.

● **E' deceduto il Capo Deposito** di 1ª cl. in pensione cav. Giuseppe Terragno. Assunto come fuochista dalla Rete Mediterranea nel 1901, fu Capo Deposito Loc. di 3ª 2ª 1ª classe presso i Depositi di Genova, Savona e Milano Greco.

Al figlio Dr. Aimone Terragno della Fiat-Azienda O.M., alla nuora D.ssa Andreina Tenti e al nipote Terragno Andrea, giungano vivissime condoglianze anche da parte di « Voci ».

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli T. 3171**

● **Franco Di Peso**, figlio di Carmine, già Csq. Dev. di Napoli-Campi Flegrei, ha svolto un'interessante conferenza sul grande poeta napoletano Libero Bovio al salotto Deda, florido ritrovo di artisti partenopei.

Di Peso ha messo a fuoco con particolare sensibilità l'aspetto drammatico e malinconico della « musa » del celebre figliuolo di Giovanni Bovio, come pure il rimpianto per il tempo che passa, uno dei motivi più sentiti dal poeta, che Lorenzo Giusse ricondusse nel girone dei poeti crepuscolari e Adriano Tiegher riscattò dall'appellativo di « canzoniere ».

La sorella Maria Rosaria Di Peso ha vinto, a sua volta, la borsa di studio per il secondo istituto tecnico femminile al « Vittorio Emanuele » di Fuorigrotta. Ad entrambi, ad maiora et meliora.

● **Il cav. Domenico Alberto** Esposito, CT 1ª cl. al Dep. P.V. di Napoli C.le, ci dà notizia della morte del padre Angelo Raffaele, G. Merci in pensione, avvenuta a Casalnuovo di Napoli all'età di 75 anni il 13 febbraio. « Voci » si associa nel dolore alla vedova e ai sette figli e ai numerosi nipoti, tutti legati allo scomparso da grande affetto.

● **Auguri vivissimi** al p.i. Lino Rutigliano della stazione di Pianerottolo d'Ariano che il 13 scorso a Troia si è unito in matrimonio con la signorina Nina Rasiello nella Chiesa della Madonna dell'Incoronata. Compari di anello il Titolare, Capo Stazione P.le sig. Giuseppe Leoni e consorte.

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco T. 3366**

● **Colpito da un male inesorabile** ha lasciato la vita terrena, a soli 43 anni, il Segretario Capo dottor Francesco Paolo Di Maria, della Segreteria Compartimentale, suscitando una profonda commozione negli uffici del Compartimento, dove era assai apprezzato per la sua vasta competenza ferroviaria, per il suo carattere gioviale e per la sua aperta cordialità.

« Voci » si associa al dolore della famiglia, formulando sentite condoglianze al padre del caro Paolo, Capo Gestione a riposo Giuseppe, ed ai fratelli rag. Antonino, Capo Stazione a Villabate Ficarazzelli; Giovanni, Assistente Principale a Palermo Brancaccio; Benito, Aiuto Macchinista al Deposito Locomotive di Palermo; Rosario, Operaio qualificato di 1ª classe alla 1ª Zona I.E. di Palermo.

● **Nuova formula**, quest'anno, per il presepe del ferroviere allestito alla stazione di Palermo Centrale per iniziativa del Presidente del Gruppo ferrovieri della Conferenza « S. Vincenzo », Ispettore Principale dott. Franco Mavaro e del Cappellano Compartimentale Padre Bernardo Critti.

Al posto delle tradizionali statuette della Madonna, S. Giuseppe, Bambino Gesù, bue, asinello, re magi, folla di pastori, soltanto tre lignee figure, scarne e ieratiche di forte effetto simbolico.

Il presepe « diverso » ha suscitato contrastanti commenti, ma forse più del solito ha polarizzato l'attenzione di moltissimi viaggiatori che, per le festività natalizie e di fine d'anno, hanno affollato la stazione.

● **Cicogna Express** per Maurizio Maniscalco, quarto rampollo della famiglia del Coadiutore Capo Pietro, della Divisione Ragioneria.

● **Alla presenza del Capo** della Divisione Materiale e Trazione, ing. Francesco Lo Sardo, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, di autorità civili e militari, è stata benedetta a Messina da S.E. l'Arcivescovo Mons. Francesco Fasola la Cappella della stazione.

Detta Cappella è stata progettata dal Prof. Benedetto Giambanco, della Divisione Lavori, e realizzata dall'Impresa dell'ing. Capezzuto.

I lavori sono stati seguiti dall'Ispettore Capo Superiore ing. Calogero Augello, della 2ª Sezione Lavori di Catania, e dall'Ispettore Principale ing. Filippo Riggi, Capo Reparto Lavori di Messina.

L'ambiente, ricavato da una parte dell'ex sala di attesa di 2ª classe, è dotato dell'altare coram populo, del pulpitino per la lettura dell'Epistola, del confessionale.

Al Vangelo il Presule ha ricordato l'importanza spirituale della Cappella sia per i ferrovieri che per i viaggiatori, esternando il suo vivo apprezzamento ai Funzionari dell'Azienda per il compimento dell'opera.

Alle parole dell'Arcivescovo si è associato il Cappellano Compartimentale Padre Bernardo Critti.

Dopo la cerimonia religiosa l'ingegner Lo Sardo, a nome del Direttore Compartimentale e dell'Azienda, ha ringraziato Mons. Fasola per il suo particolare interessamento.

● **A Messina, il 31 dicembre scorso**, al termine dell'orario di lavoro, il personale dell'Officina Veicoli, riunito nel refettorio dell'Impianto attorno all'ing. Giuseppe Augello, ed ai dirigenti tecnici ed amministrativi dell'Officina stessa, ha brindato per il nuovo anno 1969.

L'iniziativa, veramente simpatica, organizzata dalla Commissione Interna, è il frutto delle Relazioni Umane che da tempo vengono seguite dalla nostra Azienda.

Alla cerimonia non sono mancati i rituali discorsi ed auguri da parte dell'ing. Augello e del Segretario della Commissione interna, Op. Qualificato Paolo Chillè, salutati da calorosi applausi dei presenti.

● **Puntualmente la « Befana »** è arrivata per rendere felici i figli dei ferrovieri del nostro Compartimento.

Migliaia di giocattoli sono stati distribuiti dai dirigenti dei quattordici Dopolavori dell'isola, nel corso di simpatiche ed applaudite cerimonie.

A Palermo la distribuzione ha avuto luogo nell'ampio salone delle feste della sede sociale alla presenza del Capo della Divisione Materiale e Trazione ing. Francesco Lo Sardo, in rappresentanza del Direttore Compartimentale.

A Messina, per iniziativa del solerte Presidente del DLF, Capo Stazione Superiore dott. Niccodemo Tommasini, contemporaneamente alla distribuzione dei doni, si è svolto l'annuale concorso fra gli scolari delle scuole elementari « Letterina al Bambino Gesù ».

● **Alla presenza del Direttore** Compartimentale ing. Giuseppe Fatuzzo, del Prefetto, del Questore, del Sindaco e di altre Autorità civili e militari sono stati inaugurati a Caltanissetta la Cappella e l'ambulatorio medico.

Madrina è stata la gentile consorte del Direttore Compartimentale, Sig.ra Nella.

Il Vescovo della Diocesi, Monsignor Monaco, dopo aver benedetto i nuovi locali, ha tenuto un discorso molto applaudito.

Ha preso poi la parola l'ing. Fatuzzo il quale ha ringraziato tutti gli intervenuti.

● **Sono stati recentemente** collocati a riposo i seguenti colleghi, ai quali formuliamo i nostri più cordiali auguri di lunga e serena quiescenza: Segretario Capo dott. Bernardo Tirrito, della Segreteria Compartimentale, Operaio qualificato di 1ª classe Marco Salvatore Antibo, della 1ª Zona I.E. di Palermo, Capo Squadra linea Bartolomeo Barrafato, dell'8° Tronco Lavori di Palermo Lolli, Operaio qualificato di 1ª classe Salvatore Blanda, della 9ª Zona I.E. di Palermo Lolli, Operaio qualificato di 1ª classe Antonio Caruso, dell'Officina Compartimentale I.E. di Palermo, Applicato Capo Sebastiano Finocchiaro, della Divisione Impianti Elettrici, Capo Squadra della Linea Angelo Gangi, del 37° Tronco Lavori Licata, Manovale Angelo Ilacqua, della 3ª zona I.E. di Messina, Capo Squadra Linea Salvatore Ilardo, del 40° Tronco Ragusa, Operaio dell'armamento Giovanni Muscarà, del 18° Tronco Lavori Messina, Applicato Principale Giovanni Russo, della Divisione Lavori, Operaio specializzato Umberto Salvi, della 4ª Zona IE di Messina, Operaio qualificato 1ª classe Gaspare Scariano, della Squadra Luce di Palermo, Operaio dell'armamento Filippo Sinatò, del 20° Tronco Acireale, Operaio dell'armamento Giovanni Venuti, del 17° Tronco di Camaro, Operaio specializzato Giuseppe Valentino, dell'Officina Compartimentale di Palermo, Applicato Capo Giuseppe Gallina, del 10° Reparto Lavori di Caltanissetta, Operaio qualificato di 1ª classe Carmelo Russo, del 40° Tronco Lavori Ragusa, Manovale Giuseppe Crescenti, della 4ª Zona I.E. Messina, Operaio qualificato di 1ª classe Carmelo Cannata, della 6ª Zona I.E. di Siracusa, Cantoniere Giuseppe Milici, del 5° Reparto Lavori Messina, Operaio dell'armamento Antonio Mirabile, del 2° Tronco Lavori Termini Imerese, Operaio qualificato di 1ª classe Michele Oliva della Zona Cavi di Palermo, Operaio qualificato di 1ª classe Antonino Castagna, del D.L. Catania, Capo Deposito Superiore Orlando Casarosa, del D.L. Palermo, Macchinista 1ª classe Salvatore Cosentino, del DL Caltanissetta, Macchinista 1ª classe Rosario Grandefronte, del DL Messina Capo Tecnico Principale Gaetano Randazzo, del DL Castelvetrano, Operaio specializzato Antonino Sorge, del DL Catania, Manovale Vincenzo.

La cura degli orologi

- **Gli orologi — esclusi quelli a tenuta stagna — vanno tolti dal polso prima di lavarsi le mani. Evitare di portarli in spiaggia;**
- **Gli orologi a bilanciere vanno deposti in posizione verticale;**
- **Le lancette di tutti gli orologi — purché non siano a suoneria — possono essere girate nel senso orario e viceversa;**
- **Negli orologi a suoneria, le lancette vanno sempre girate nel senso orario;**
- **Gli orologi a carica normale vanno caricati ogni 24 ore; particolarmente al mattino; quando non vengono usati possono anche rimanere allo stato di riposo;**
- **Evitare di avvicinare gli orologi — esclusi quelli antimagnetici — a calamite, motori elettrici, campi magnetici in genere ed a centrali elettriche di elevato potenziale;**
- **Ed infine per regolare il tempo dell'orologio:**
  Se ritarda di qualche secondo, va posato con il quadrante girato verso l'alto;
  Se avanza di qualche secondo, va invece disposto in posizione verticale, con la corona di carica girata verso il basso;
  Se avanza in maniera sensibile, va disposto in posizione verticale, con la corona di carica girata verso l'alto.

Francesco CAODURO
Tecnico Orologiaio Diplomato
Applicato Capo - Servizio Lavori

Lanzafame, del DL Siracusa, Operaio qualificato 1ª classe Matteo Nastasi, del DL Palermo, Macchinista 1ª classe Letterio Daidone, del DL Catania, Macchinista 1ª classe Giuseppe Belluomo, del DL Caltanissetta, A. Macchinista Carmelo Scuderi, del DL Catania, Macchinista 1ª classe Giovanni Grillo, del DL Catania, Manovale Antonino Bello, del DPV Messina, Capo Stazione Antonino Borsalino, della stazione di Caltanissetta C.le, Assistente Principale Antonino Bruno, di Catania Centrale, Conduttore Antonino Caracci, del DPV Castelvetrano, Frenatore Raffaele d'Avola, del DPV Catania, Capo Treno 1ª classe Giuseppe Di Gregorio, del DPV Agrigento, Deviatore Calogero Di Natale, di Palermo Centrale, Capo Gestione Superiore Cav. Francesco Donato, di Catania Centrale, Conduttore Felice Gugliandolo, del DPV Messina, Deviatore Ignazio Gullo, di Oliveri Tindari, Frenatore Giorgio Irrera, del DPV Agrigento, Manovale Letterio Lombardo, di Messina C.le, Deviatore Rosario Manna, di Messina C.le, Capo Stazione Principale Fabio Martini, di Vittoria, Deviatore Giuseppe Micali, di Giampilieri, Manovale Giuseppe Milone, di Novara M.F., Deviatore Francesco Parisi, di Barcellona, Deviatore Giovanni Piletto, di Mazara del Vallo, Deviatore Giuseppe Vincenzo Russo, del DPL Palermo, Segretario Capo Comm. Luigi Tuzzolino, della Divisione Movimento, Ausiliario Giuseppe La Fauci, di Messina, Frenatore Salvatore Assenzio, di Messina, Conduttore Giorgio Battaglia, di Modica, Frenatore Salvatore Gambino, del DPV Agrigento, Frenatore Francesco Guzzo, del DPV S. Agata M., Frenatore Francesco La Bella, del DPV Agrigento, Deviatore Stefano Orlando, di Carruba, Conduttore Calogero Scrofani, del DPV Agrigento, Assistente Viaggiante Michele Arena, del DPV Messina, Capo Squadra Manovratori Cosimo D'Andrea, di Messina, Deviatore Giovanni Arrigo, di Camaro, Frenatore Francesco Gatto, del DPV Messina, Deviatore Giuseppe La Spisa, di Altavilla Milicia, Conduttore Gaetano Previti, del DPV Messina, Assistente stazione Gaetano Serio, di Termini Imerese.

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Il Direttore Compartimentale** ing. Francesco Ippolito ha perduto l'amata sorella, signorina Antonina, deceduta a Valledolmo in provincia di Palermo. Giungano all'illustre Ingegnere ed alla famiglia le più vive e sentite condoglianze di « Voci della Rotaia ».

● **Il Capo Stazione Giovanni Maltamo**, titolare di Badolato, è felicissimo papà per la seconda volta. La sua gentile consorte, signora Ada, gli ha fatto dono dell'atteso erede al quale è stato dato il nome di Francesco, già vivamente atteso dalla sorellina Anna Maria. Auguri di ogni bene.

● **Antonino Luigi Albanese**, figlio del Segretario Tec. Superiore dell'I.E. geom. Giacomo, ha conseguito brillantemente la laurea in ingegneria aerospaziale, la prima e l'unica del genere fino a oggi conseguita da figli di ferrovieri e la sola conseguita da studenti del nostro Meridione d'Italia. Al giovane valoroso e serio neo ingegnere, per il quale indubbiamente si aprono nuovi vastissimi orizzonti, i nostri più vivi rallegramenti, all'orgoglioso papà le nostre felicitazioni.

● **Il Capo Gestione di 1ª classe** della stazione di Catanzaro dott. Pino Barcella ha sposato la giovane professoressa Antonella Fonte del rag. Adriano, Segretario Capo della locale Divisione Movimento. Alla coppia felice vivissimi auguri di ogni bene.

L'ing. Surace consegna la coppa ad uno dei vincitori del concorso « Decoro e abbellimento impianti ». (Cronaca di Reggio C.).

● **Il Segretario p.le Ventre Luigi** della Divisione Ragioneria ha conseguito con lusinghiera votazione la laurea in Economia e Commercio. Al giovane valoroso collega proveniente da concorso esterno i nostri rallegramenti.

● **L'applicato della Segreteria** Compartimentale Scifo Giuseppe con recente provvedimento è stato promosso Applicato Principale. Il dipendente, persona seria e preparata, è stato vivamente festeggiato da superiori e colleghi i quali tutti hanno entusiasticamente brindato con lui. Anche gli amici Giuseppe Serrano, Raffaele Ranieri, Anna Maria Caccamo, Maria Rosaria Crucitti, Domenico Stilo, Simone Dominici, Simone Neri e Pasquale Oliva sono stati promossi Applicati con recente provvedimento. A tutti le nostre congratulazioni.

● **Gli amici del locale DPV** Domenico Amaddeo, Filippo Cama, Giovanni Cilea e Consolato Jaria sono stati promossi Capi Personale Viaggiante. Essi hanno brillantemente superato i difficili esami a Roma. A tutti, i nostri vivissimi rallegramenti per una più brillante carriera.

● **Cicogna Express** - Antonio, di neppure due anni, annuncia con gioia la nascita del fratellino Francesco avvenuta l'8 dicembre scorso. « Voci » si felicita con lui ed il papà Giovanni Marino del Dep. Loc. di Paola ed augura alla mamma ed al piccolo Francesco un mondo di bene.

● **Nella Basilica di Santa Francesca Romana al Foro** di Roma sono state benedette le nozze del dott. Enzo Cento con la professoressa Anna Maria Germolé figlia del reg. Ermanno, Segretario Superiore della locale Divisione Ragioneria. Alla nuova coppia auguri di ogni bene.

● **Nel Salone dei Ricevimenti** del locale DLF si è svolta con larghissima rappresentanza di autorità e funzionari della Direzione Compartimentale e di un numeroso e scelto pubblico la cerimonia della premiazione degli Impianti Ferroviari distintisi nel concorso annuale « Decoro e Abbellimento Impianti ». La graduatoria di merito delle stazioni registra al 1° posto l'impianto di Vallo della Lucania al quale è stato assegnato il Diploma di 1° grado ed un orologio d'oro: quella delle officine ed impianti vari vede invece al 1° posto le Officine I.E. di Reggio Calabria alle quali oltre al diploma viene assegnata una elegante borsa di pelle. Complessivamente sono stati premiati n. 63 impianti.

L'Appl. Capo a r., già del Serv. Personale, cav. Angelo Gatto attorniato, con la moglie Rosa, dai suoi quattro figli ferrovieri nel giorno delle sue nozze d'oro festeggiate recentemente.

● **Il nostro cordiale saluto** alla signora Maria Gabriella Mancuso Minniti la quale essendo riuscita vincitrice del concorso esterno per Segretario è stata destinata dalla locale Divisione Movimento al Servizio Personale di Roma.

● **Anche quest'anno** il Direttore Compartimentale ing. Francesco Ippolito ha voluto che nell'androne della stazione centrale si realizzasse il presepe in armonia con quanto il Sindaco della Città, Piero Battaglia, ha fatto a Reggio Calabria per il « Caldo Natale ». L'ispirazione del prof. Nino Messina della Divisione Lavori ha calcato i temi della « Pace ». Il Redentore nasce questa volta non già in una mangiatoia ma alla coda di una cometa che ricalca la pensilina « dinosauro » della stazione Termini. Sotto gira il mondo e nel giro lascia cadere le armi per giungere quindi alla pace completa desiderata da tutti gli uomini di buona volontà. Il presepe è stato continua meta di cittadini e di viaggiatori ed ha avuto l'apprezzamento di quanti sono rimasti ammirati davanti ad un'opera espressiva e sentimentale.

● **Il Capo gestione di 1 classe** Gaetano Ferrara della Segreteria della locale stazione centrale è uno dei vincitori del concorso fotografico sui Castelli Calabresi riservato ai dilettanti della Regione Bruzia. Il nostro Ferrara ha partecipato con bellissime foto che hanno meritato l'ambita scelta e l'apprezzamento dell'apposita Commissione che ha concesso un tangibile premio.

● **Con molto compiacimento** apprendiamo che il dott. Carmelo La Teana, Dirigente del locale Commissariato Compartimentale di P.S. è stato recentemente promosso Commissario Capo. Al valoroso funzionario i nostri più vivi rallegramenti.

● **Il comm. Ettore Napoli**, Segretario Superiore di 1ª cl. della Divisione Lavori è stato collocato a riposo. All'amico Napoli, che gode di larghissime simpatie in tutti gli ambienti reggini oltre che quelli ferroviari, i nostri più affettuosi auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **Anche il cav. geom. Salvatore** Patitucci della Divisione Lavori, per raggiunti limiti di età è stato collocato a riposo. Porgiamo anche all'amico Patitucci il nostro cordiale saluto.

● **I sensi del più** vivo cordoglio porgiamo al Macchinista di 1ª cl. Edoardo Marcianò del locale D.L. per la perdita del giovanissimo figlio Filippo studente Universitario.

● **Le più vive condoglianze** anche all'amico Saverio Rizzica del Reparto Commerciale e Traffico di Reggio Calabria per la perdita dell'adorata madre signora Angelica Rizzica.

● **Nella ricorrenza della festa** della Madonna di Lourdes, Patrona della Cappella della stazione centrale di Reggio Calabria, per iniziativa del Cappellano Compartimentale Padre Giuseppe Casati è stata celebrata una Santa Messa alla quale hanno

preso parte numerosi ferrovieri e famiglie.

● **Il Dopolavoro Ferroviario** di Reggio Calabria, per particolari meriti, ha avuto il compito dell'organizzazione dei Campionati Giovanili di Atletica Leggera che si svolgeranno in questa città Capoluogo nel prossimo maggio. La importanza della manifestazione è stata sottolineata dal Presidente ing. Filippo Valenti nel corso di un incontro nel quale oltre al programma è stata formata un'apposita Commissione composta di sportivi fra ferrovieri e figli di ferrovieri.

● **Nella Chiesa del Sacro Cuore** di Gesù ai Ferrovieri il Rev. Parroco Don Antonio Meduri ha unito in matrimonio il Capo Gestione Tiberio Falcomatà con la distinta signorina Insegnante Elvira Sinicropi. Compare d'anello al rito è stato il Capo Gestione Pietro Mazzacuva, testimoni il dott. Enzo Muritano ed il Capo Gestione Lello Romeo. Agli sposi partiti per un lungo viaggio di nozze auguri di ogni bene.

ROMA

(Servizi)

● **Cicogna Express** - Al Segretario Rag. Cesare Menghi del Servizio Ragioneria e alla gentile consorte i più fervidi auguri dei superiori e dei colleghi per la nascita di Coretta.

● **Cicogna Express** - Mille auguri ai colleghi degli Approvvigionamenti Nicolò Pollio (Uff. 5°), Giustino Marini (Uff. 7°) e Alberto Campanella (Tipolitografia), divenuti padri rispettivamente di Sabrina, Luigi e Fabio.

● **Commiato** - Al Commesso Armando Mariano della sezione 52 del Servizio Ragioneria, già collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età, giunga il saluto e l'augurio dei superiori e dei colleghi.

● **Il 12 febbraio**, in tragiche circostanze, è mancato il rag. Vincenzo Aponte, Segretario Principale presso la Sezione 22 del Servizio Ragioneria.

Al dolore dei familiari si associano, profondamente costernati, i superiori, dei quali l'Aponte godeva tutta la stima, ed i colleghi che ne apprezzavano le particolari doti di carattere.

● **Le nostre felicitazioni** agli Applicati del Serv. Approvv.ti promossi App. Principali: Emilio Di Paolo, M. Teresa Fanelli, M. Teresa Senigalliesi, A. Maria Ianni, Angela Verdini, Anna Piazza, Giovanna Torre, Lidia Picasane, Clara Trozzi, Maria Albertini e Bianca Bocchese.

● **Nozze d'oro:** questo evento sempre commovente si festeggia in una famiglia tutta ferroviaria: gli arzilli... sposini sono Quintilio Carpineti (Cantoniere in pensione) e Amelia Palombi. Le nostre più vive felicitazioni a loro e ai tre figli tutti ferrovieri in servizio: Cesare (Serv. Approvv.ti), Francesco (Depos. locomotive S. Lorenzo) e Sergio (Stazione di Campoleone).

● **Il Segr. Sup. di 1 cl.** Giovanni Marzo è stato insignito della Commenda dell'Ordine della Repubblica Italiana.

Al neo Commendatore vivissimi rallegramenti.

ROMA (Comp.)

Red.: Dr. Bonemazzi, T. 71677

● **Cicogna Express** - Il 18 gennaio la casa del collega Francesco Cioccolo, Segretario Capo della Divisione Ragioneria, è stata allietata dall'arrivo di Giuliano, vispo e paffutello. Al felice papà e alla mamma gentile signora Maria Paola le nostre felicitazioni e auguri vivissimi al piccolo Giuliano.

● **Il giorno 23 febbraio**, nella chiesa di S. Maria delle Fornaci hanno celebrato le nozze d'argento il collega C.S. P.le Giovanni Conzon, titolare della Stazione di Roma S. Pietro, e la gentile signora Fernanda Renzaglia.

Luna calante

Più che calante, ormai ce sei calata
e nun ce 'ncanti più pallida luna.
Da quanno er razzo Apollo t'ha squadrata
te poi ripone, nun sei più nisuna.

Quel velo de mistero ch'ha coperto
da sempre quela faccia tonna e casta,
è un desolato e squallido deserto
che cià più buci de 'no scolapasta.

Pora romantichetta da salotto!
E mo chi te conzurta? Chi te penza?!
Puro l'innamorato più stracotto
nun te fa più du' sordi de credenza.

Quanti sospiri, quanti giuramenti
li sott'ar chiaro tuo so' stati fatti!
Ma ormai poi chiude perché de crienti
te so' rimasti solo 'n po' de gatti.

E' inutile che seguiti a guardacce
co' quell'occhioni languidi da bove,
tanto sei brutta in tutt'e due le facce
e nun lo poi negà, ce so' le prove.

Verzi te n'hanno fatti un Coloseo
poeti illustri e rimatori a braccio,
ma mo, vecchia lanterna da museo,
poi solo rimedià quarche verzaccio.

Settimio GIANNINI

● **A Renato Merlino**, Ass. P.le di Roma Termini, già affermato autore nel campo della poesia dialettale romanesca, è stata conferita la medaglia d'oro per la migliore poesia declamata nel corso di una simpatica gara tra cultori di poesia romanesca denominata « Rimagiro ». Il bravo Renato tra l'altro fa anche parte della Compagnia di prosa del « Piccolo Teatro di Castel S. Angelo » e la sera del 23 febbraio ha debuttato come protagonista nella commedia in tre atti « Sabbie mobili » di Antonio Conti, ricevendo dallo scelto pubblico che affollava l'elegante teatrino di Castel S. Angelo caldi applausi di incoraggiamento. Al poliedrico Renato i nostri più vivi rallegramenti ed auguri di sempre « ad maiora et meliora »!

TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Con una affettuosa festicciola**, organizzata da Superiori e colleghi, sono stati salutati presso il Deposito Viaggiante di Savona Letimbro il Controllore Viaggiante Principale Ruy Blas Angelini ed il Capo P.V. Principale Renato Colombo, il primo perché collocato a riposo ed il secondo perché trasferito al DPL di Lecco.

● **L'Ispettore Principale dott.** Giuseppe Criscuolo, del locale Ispettorato Sanitario, è stato a fine anno trasferito presso lo stesso Impianto di Napoli. Anche se forse superflui, formuliamo ancora per il valente Medico i migliori auguri di buon lavoro nella sua città natale.

● **Colpito da un male incurabile**, è recentemente deceduto l'Ispettore Capo Superiore ing. Pietro Mascaretti, Capo della Divisione Lavori.

Anche il Segretario Tecnico Superiore ins. Ferdinando Scriccioli, Capo del Reparto Esercizio Veicoli presso la Divisione Materiale e Trazione è improvvisamente deceduto, in ancor giovane età.

Alle famiglie dei due Scomparsi esprimiamo i sensi del nostro più profondo cordoglio.

● **Un motivo di cronaca** ricorrente con regolare e notevole frequenza è costituito dal piazzamento del nostro fotoreporter Enrico Corino nei vari concorsi fotografici, nazionali ed internazionali, cui egli partecipa.

Ultimamente al «Gran Premio Philips Photoflux », fra circa tredicimila fotografie presentate, la sua si è classificata al quarto posto per il colore; contemporaneamente alla « Coppa Città di Settimo », sempre per il colore, ha vinto il primo premio.

No comment! Tuttavia gli rivolgiamo ancora vivissime felicitazioni.

● **Cicogna Express** - Silvia al Capo Stazione Elio Germone, in servizio presso la stazione di Ceva. Felicitazioni ed auguri.

TRIESTE

Red. Sig. Giuseppe Polh T. 305

● **Com'è ormai consuetudine**, il 6 gennaio, nella sala del cinemateatro « V. Veneto » di Trieste, a cura del Dopolavoro Ferroviario, si è proceduto alla distribuzione dei pacchi-dono della Befana a 298 bambine e 349 bambini, figli di ferrovieri residenti a Trieste. La consegna dei doni è stata effettuata dal Direttore Compartimentale, ing. L. Villata, e dal Sindaco di Trieste, ing. Marcello Spaccini, già Capo della locale Divisione Movimento, assistiti dal sig. Arturo Salvestrini, Presidente del Sodalizio.

La manifestazione è stata allietata con la proiezioni di alcuni cartoni animati particolarmente graditi dai presenti.

Nelle altre sedi dopolavoristiche alla distribuzione dei doni hanno proceduto i Presidenti dei Sodalizi coadiuvati dai Titolari delle Stazioni. Nel Compartimento di Trieste sono stati distribuiti complessivamente 1717 pacchi-dono, di cui 819 a bambine e 898 a bambini.

Uno scorcio dei giardini con fontana della stazione di Latiano creati dall'Operaio d'armamento del 30° tronco di Francavilla Fontana, Giuseppe Bonifati, con la collaborazione di tutto il personale della Stazione.

● **Sono stati insigniti** dell'onorificenza di « Cavaliere al Merito della Repubblica » i sottonotati funzionari ed agenti: l'Isp. P.le dott. Gaspare Antona del 1° Rip. Movimento, l'Isp. P.le dott. Salvatore Fina della Divisione Comm. e Traffico, il Segr. Tec. Sup. Virgilio p.i. Schmid e l'Appl. Capo Ettore Band della Div. Lavori, il Segr. Tec. Sup. Ivo p.i. Ciancetti della Div. Imp. Elettrici ed il Segr. Sup. di 1ª cl. Attilio Nodari della Segreteria Compartimentale.

Ai neo-cavalieri vivissimi rallegramente dai colleghi ed amici nonché da « Voci ».

● **Una mostra compartimentale** di arti figurative è stata allestita, dal 16 al 19 gennaio, dal Dopolavoro di Trieste in una sala sita nel Palazzo Compartimentale. La « vernice » ha avuto luogo con l'intervento del Direttore Compartimentale ing. Villata, e di numeroso pubblico. Sono state esposte 52 opere di pittori ferrovieri in servizio ed a riposo, nonché di figli di ferrovieri di Trieste, Udine, Gorizia e S. Giorgio di Nogaro. L'apposita giuria, dopo attento esame, ha assegnato il 1° premio all'opera « Il Porto » dell'Operaio qual. di 1ª N. Cabai del D.L. di Udine, il 2° premio all'opera « Impressione autunnale » dell'Appl. Capo a riposo Adriano Polli, il 3° premio all'opera « Fondale marino » dell'Operaio qual. di 1ª a riposo L. Colonnello ed il 4° premio ad A. Conti, figlio del Coad. Capo Italo Conti della Divisione Ragioneria.

Inoltre, sono state segnalate le seguenti opere: « Rustico friulano » del C. Staz. P.le R. Rigo della Stazione di Udine, e « Il vecchio » di Urdan, figlio dell'Ass. P.le Mario Urdan della Stazione di Gorizia.

La mostra ha riscosso il consenso del pubblico che numeroso ha voluto giudicare e criticare le opere esposte, pure espressione dilettantistica di tutte le tendenze e stili, alcune delle quali si sono rivelate di fattura veramente pregevole.

● **Hnno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età: il Dev. Luigi Belloni della stz. di Muzzana del T., il Frenatore Nisio Benati del DPV di Udine, l'Op. Arman. Ugo Bettin del Tr. linea Cervignano, il C. Treno 1ª cl. Angelo Bianco del DPV di Udine, l'A. Macch. Mario Cernivani del D.L. di Trieste C.le, l'Aus. staz. Giuseppe Cherbava della stazione di Trieste C.M., l'Op. armam. Lino Collori del Tr. Linea di Cormons, il C. Treno 1ª cl. Luigi Del Degan del DPV di Trieste C.le, il Frenatore Francesco Demarch del DPV di Trieste C.M., il Dev. Guerrino D'Orlandi della Staz. di Udine, il Macch. 1ª cl. Ermanno Gregori del D.L. di Trieste C.le, l'Op. qualif. 1ª cl. Giovanni Kalister della S.R. di Trieste C.M., l'A. Macch. T. M. Agostino Iaiza di Trieste C.le, il Dev. Guido Mauro della Staz. di Cervignano, il Dev. Capo Orlando Ricci della Staz. di Udine, il Csq. della Linea Luigi Rossi del Tr. Lavori di Palmanova, il Cond. Mario Sandrin del DPV di Trieste C.le, il Coad. Luciano Sbisà della Div. Trazione, il Capo Treno 1ª classe Antonio Sesta del DPV di Trieste C.le, il Dev. Sebastiano Simonitto della Staz. Carnia, l'Ass. Viagg. Enrico Sutto del DPV di Udine, il C. Treno 1ª cl. Marcello Terconi del DPV di Trieste C.le, il Condutt. Onorino Visinti del DPV di Gorizia, il Dev. Salvatore Vittozzi delal Staz. di Trieste C. M, ed il Macch. 1ª Arnaldo Zilli del D.L. di Udine.

A tutti « Voci » augura lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna Express** - Paolo al Macch. Nillo Rossi del D.L. di Udine; Irene al Macch. Ruggero Zanconati del D.L. di Trieste C.le; Antonio all'A. Macch. Diego Lalovic del D.L. di Trieste C.le; Carola all'A. Macch. Claudio Pierattini del D.L. di Trieste C.le; Francesca all'A. Macch. Sergio Fabris del D.L. di Udine; Michela al Manovale Bruno Mattiussi del D.L. di Udine; Andrea al Manovale Franco Cumini del D.L. di Udine; Elvis all'Op. Qual. 1ª classe Giuseppe Del Monaco della 5ª Zona I.E. di Pontebba; Enrico all'Op. Qualif. 1ª cl. Lucio Ermacora del DPV di Udine; Bruno al C. Treno Santo Di Marco del DPV di Pontebba; Alessandra al Manovratore Bruno Qualli della Staz. di Trieste della 2ª Zona I.E. di Gorizia; Igino al C. Treno 1ª Domenico Del Gobbo C.le; Pietro al Manovratore Luigi Sbuelz dello Staz. di Udine; Manuel al Manovr. i.p. Giorgio Cigni della Staz. di Tarvisio; Ugo al Manovr. i.p. Lorenzo Vian della Staz. di Tarvisio C.le; Fabio al Deviatore Giuseppe Borini della Staz. di Trieste C.le; Ester al Dev. Aurelio De Marchi della Staz. di Latisana; Davide al Frenatore Gregorio Manteria del DPV di Trieste C.M.; Francesca al Manov. Francesco Tosolini della Staz. di Tarvisio C.le; Stefano al C. Gest. Mario Pividori della Staz. di Tarvisio C.le ed Antonella all'Ass. P.le di staz. Mario Vettovani della Stazione di Trieste C.M.

Ai neonati auguri da « Voci » e vive felicitazioni ai genitori.

LEGGETE ANCHE ...

LA VIE DU rail

Prezzo dell'abbonamento annuo per 50 numeri : 5760 Lire. Il relativo versamento deve essere effettuato al :

" CRÉDIT COMMERCIAL DE FRANCE " à MILANO

Piazzetta M. BOSSI, n° 1

Conto " ESTERO " della Rappresentanza SNCF in ITALIA.

(All'atto del versamento precisare la natura della commessa)

Copia gratuita a richiesta a :

" LA VIE DU RAIL " - 11, rue de Milan

75 - PARIS (9e) — FRANCIA

Un concorso per Napoli

Il Consiglio di Amministrazione della Fondazione « Ivo Vanzi » ha deliberato di bandire per l'anno 1969 un concorso su un tema riguardante il settore trasporti.

A tal fine ha stabilito di istituire un premio per uno studio che dovrà risultare ispirato al seguente schema di svolgimento:

Criteri fondamentali per un piano di riorganizzazione e coordinamento dei trasporti pubblici nell'area urbana e metropolitana di Napoli.

« Partendo dalla situazione attuale dei trasporti pubblici urbani e suburbani e tenendo presente le previsioni di sviluppo della città e del suo entroterra, impostare il piano futuro di assetto e di coordinamento dei pubblici trasporti e le sue connessioni con l'ambiente urbano giustificando, attraverso opportune indagini e dimostrazioni, le soluzioni proposte sotto l'aspetto tecnico, urbanistico, economico ed amministrativo.

Indicare la metodologia sulle indagini effettuate e quella più completa che occorrerebbe applicare sia per l'attuazione del piano proposto, sia per seguire progressivamente nel tempo la evoluzione del settore ».

Possono concorrere al premio soltanto autori cittadini italiani, ovunque residenti.

Gli studi concorrenti dovranno risultare inediti. La pubblicazione sarà effettuata a cura e discrezione della Fondazione.

I partecipanti al concorso dovranno inviare, presso la Segreteria della Fondazione, Piazza Nicola Amore n. 2 Napoli, in busta sigillata contrassegnata con un motto, sei copie dattiloscritte dello studio e dei grafici allegati. Dovranno inoltre fare pervenire altra busta sigillata, contrassegnata dallo stesso motto, contenente il cognome, il nome e l'indirizzo del concorrente, nonché il certificato di cittadinanza italiana, la dichiarazione di accettazione di tutte le clausole del bando e che l'opera stessa è inedita.

Le opere e la documentazione dovranno pervenire alla Segreteria della Fondazione entro il 30 settembre 1969. Le opere non premiate verranno restituite agli autori a cura della Fondazione.

La Commissione giudicatrice è così composta: Prof. Ing. Luigi Tocchetti, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Fondazione; Prof. Ing. Arturo Polese, titolare della cattedra di tecnica ed economia dei trasporti dell'Università di Napoli; Prof. Avv. Carlo Maria Iaccarino, professore ordinario di diritto amministrativo dell'Università di Napoli; Prof. Ing. Sandro Petriccione, titolare della cattedra di economia dei trasporti dell'Università di Napoli; Prof. Ing. Vittorio Zignoli, ordinario di tecnica ed economia dei trasporti del Politecnico di Torino.

Da Segretario della Commissione fungerà il Segretario della Fondazione, egli avrà solo compiti organizzativi e non avrà diritto di voto.

La dotazione del premio è di lire 1.000.000 che andranno all'opera che la Commissione giudicatrice riterrà meritevole.

La Commissione potrà al massimo giudicare ex aequo due opere; in tal caso la dotazione verrà ripartita in due premi di L. 500.000 ciascuno.

La Commissione rassegnerà il proprio giudizio al Consiglio di Amministrazione della Fondazione che provvederà all'assegnazione del premio.

Qualora la Commissione non ritenesse meritevole di premio le opere concorrenti, l'importo della dotazione andrà ad incrementare i premi degli anni successivi.

Questa bella bambina si chiama Monica e da queste colonne saluta il nonno Aldo Captini, Operaio I. E. della 15ª zona di Arona.

Filatelia

ITALIA - Durante il XXIV Convegno Filatelico Nazionale di Roma che si è svolto — come di consuetudine — nel Salone delle Conferenze della Stazione di Roma Termini, ha avuto luogo la premiazione dei referendum indetti dalla rivista quindicinale « Il Collezionista - Italia Filatelica edita a Torino da Bolaffi ». I referendum riguardavano i francobolli più belli usciti nell'annata.

Verso il mese di marzo saranno messe in vendita le ristampe degli ultimi francobolli della serie « Siracusana » su carta fluorescente.

REPUBBLICA DI SAN MARINO - Il 13 febbraio nella Repubblica del Titano è stata messa in vendita una bella serie di quattro valori (L. 50, 80, 90 e 180) con la riproduzione di alcuni particolari dell'affresco denominato « del Buon Governo » opera del pittore Ambrogio Lorenzetti (1290-1348) conservato nel palazzo Comunale di Siena.

Il francobollo da 50 lire, quello destinato alla pace, è già stato riprodotto dalle Poste Italiane in un bozzetto su un valore da L. 3, messo in vendita il 31 ottobre 1946 in occasione della celebrazione dell'« Avvento della Repubblica ».

FILATELIA FERROVIARIA - Novità: in Russia è stato emesso un francobollo da 6 K. che raffigura una locomotiva elettrica. Esso fa parte di una serie di tre valori che celebra il 50° anniversario dell'Ucraina. Anche nella Germania dell'Est, in occasione della Fiera di Leipzig, è stato emesso 1 valore da 10 p.f. con soggetto ferroviario.

Nell'Uruguay, il 29 febbraio è stato emesso un francobollo da 10 p., con soggetto ferroviario per l'Anno Internazionale del Turismo. In Ungheria, il 30 marzo u.s., un francobollo da 2 f. raffigura nell'immagine l'Ing. K. Kando, pioniere dell'elettrificazione ungherese. In Olanda, la serie d'estate 1968 comprende un valore di 20 c. + 10 c. che raffigura il ponte ferroviario di Culemborg.

Il Centenario delle Ferrovie Indonesiane (1967) è stato ricordato da una serie di 2 valori da 20 e 30 r. a soggetto ferroviario. Per il 2° piano quinquennale di sviluppo, nel Camerun, il 5 giugno u.s., è stata emessa una serie di cinque valori che comprende un francobollo da 30 f. a soggetto ferroviario.

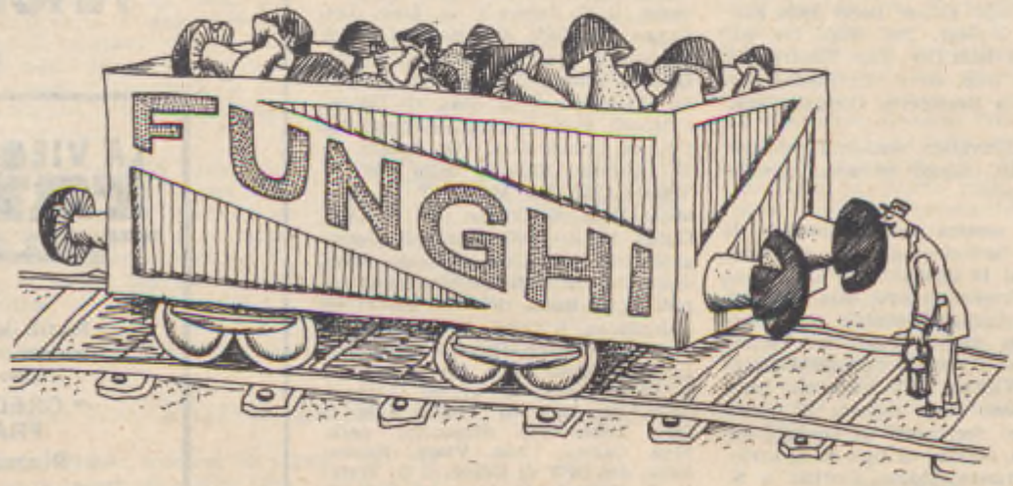
Nella Corea del Nord, nel 1967, a titolo dell'unificazione è stato emesso un valore da 10 ch. col medesimo soggetto. Anche nell'Arabia del Sud (Mahra) un francobollo da 10 f. di grande formato riproduce la « Gare St. Lazare » di Monet.

Nel Belgio, nel mese di maggio u.s., è stato emesso un francobollo da 500 Fr. con la riproduzione di una locomotiva elettrica tipo 210. Un segnatasse da 10 f. è stato emesso per sostituire il simile da 5 f. che fu emesso nel 1954-55.

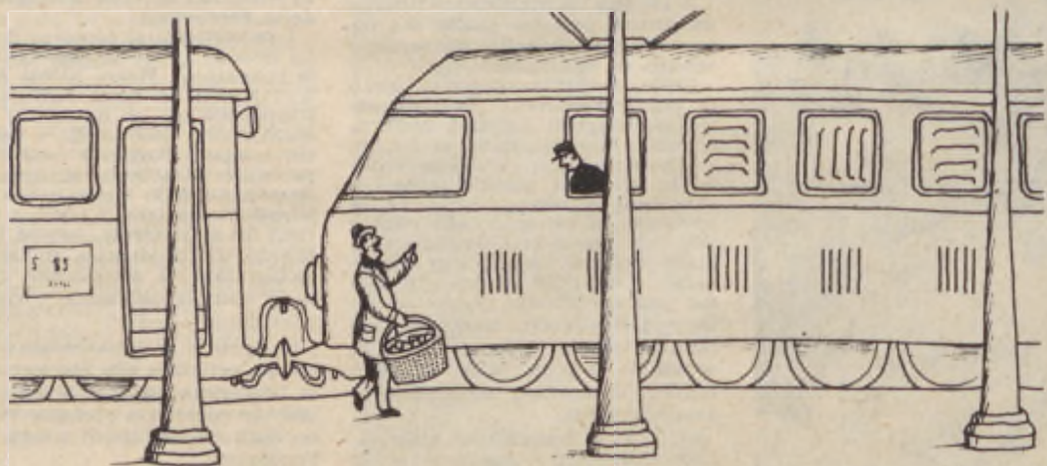
Nel mese di giugno con un francobollo da 40 f. per i « colli postali » a soggetto ferroviario è stata completata la serie di tre valori emessa nel giugno 1967 per lo stesso servizio pacchi.

Dino BONCOMPAGNI

Ridiamo con ★SANGIO



— Scusi, è da qui che parte alle 9,15 la Milano-Sanremo?



— Mi raccomando, vada piano: ho delle uova con me...

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Enigma

ROMANTICO ALLA FINESTRA

Con il volto al vetro terso
sotto sotto eccomi assorto,
fuor del nostro viver solito
tutto intento al mio diporto.
I passanti muti e radi
nel crepuscolo irreale,
fra le nebbie, giù, da basso
vanno quali avesser l'ale.
Ma vedrò la bella ignota?
serro i denti e tengo il fiato:
più veloce il cuor mi batte
come oppresso e conturbato.
Ondeggiante, in fondo, là
mi riesce di notare...
cosa dunque si avvicina?
Uno sgombero volgare!
Sospirando riaffioro
alla cruda realtà.
Su, facciam rifornimento
di coraggio... e ancora là!
Ecco! Un'ombra lieve, piccola
sbuca, incede, sosta un poco.
Io la miro. E quella sfugge
allo strale del mio gioco.
L'ho mancata la mia bella
speme e brama ai dì felici,
che sognavo poi descrivere
lieto in crocchio fra gli amici.
Batto i piedi per la stizza
e ripiglio la mia caccia:
non vorrei restare a terra
con la solita boccaccia.

IL MANTELLACCIO

Cambio d'iniziale (xyyyyyy = = oyy yyyy)

LE SPOSINE DAL PAPA

Son cose che succedono:
passato il Padre, gli altri ben s'aspettano
che tante, già impalmate in santa unione,
si levino per la benedizione.

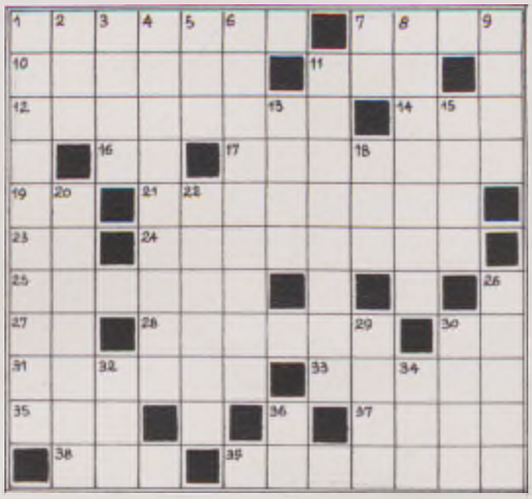
TRAIANO

Scarto iniziale sillab. (10/8)

PER GLI ALPINI CADUTI A CAPORETTO

Oh! quante, quante lacrime, credetemi,
sol per le Penne Nere fûr versate;
ché là i fratelli nostri, già isolati
con ordine si son ritirati.

IL DUCA DI MANTOVA



Cruciverba

ORIZZONTALI: 1) La casa del vino; 7) Un colore di moda; 10) Segno zodiacale; 11) Molti ne sono stati « influenzati »; 12) Un terreno... irrigatissimo; 14) Era pubblica o domestica; 16) Il centro della moto; 17) Piccolo contenitore d'olio; 19) Una Elisa devocalizzata; 21) Ognuno ha la sua; 23) Preposizione telegrafica; 24) Il 25 dicembre; 25) Spesso sono maldicenti; 27) Quasi un'ora; 28) Un celebre Marcus Tullius; 30) Andare (tr); 31) Uno stile arzigogolato; 33) Musa della lirica; 35) Sostanze grasse e liquide; 37) Trans Europ Express Marchandises; 38) Organizzazione segreta antigollista; 39) Un Fred ballerino.

VERTICALI: 1) Lo è l'opera perfetta; 2) Pappagallo esotico; 3) Il fiume di Assuan; 4) Germanico; 5) Italia, Turchia e Germania; 6) Periodo dell'età della pietra; 7) Le vocali in voga; 8) Istmo greco; 9) Agenzia giornalistica; 11) Giustificare; 13) In buona salute; 15) Mitico progenitore dei romani; 18) Te a Parigi; 20) Idrocarburo aromatico base di una materia plastica; 22) Timore violento; 26) Note musicali di 1/8; 29) Lago subalpino; 30) Il cammino delle leggi; 32) Servizio segreto americano; 34) Le vocali dei malesi; 36) Iniziali della Scala.

Indovinelli

L'ESATTORE

Allor che per riscuotere
ei venne brontolando a casa mia,
restai perplesso un attimo
poi feci un urlo: « crepa! » e scappai via.

IL VALLETTO

A UN GUARDIANO INNAMORATO

Più volte hai la custodia abbandonata
per spassartela poi sotto l'arcata;
ma dopo le... carezze, non scordarti
che sul ponte il padron può... pizzicarti!

TRAIANO

CRISANTEMO

Candido sbocci su l'estremo limite
della mia rosea serra, ultimo fiore;
e il tuo tardivo avvento, forse, arrecami
un ben triste retaggio di dolore!

IL DUCA DI BORSO

UN GINNASTA

Che sulle parallele, mi si dice,
ha veramente classe, è ormai scontato;
eppur se il bis a volte è stato chiesto,
è successo persin che l'han fischiato!

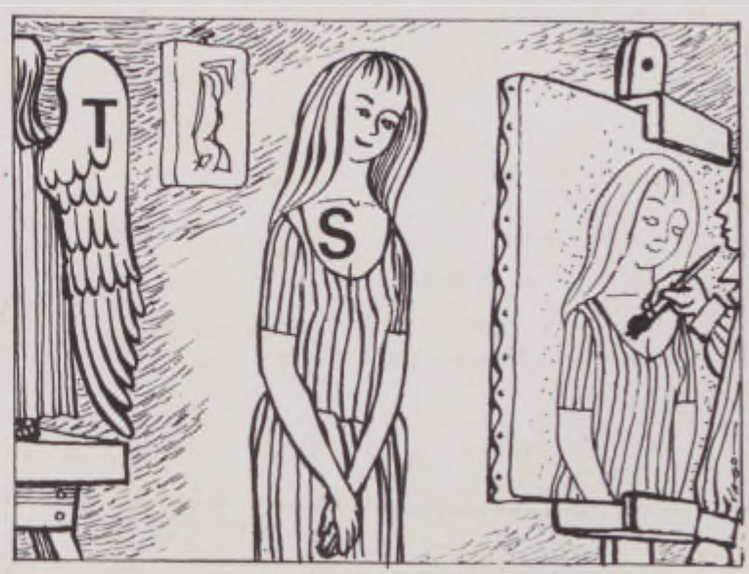
IL DUCA DI MANTOVA

Soluzioni del numero precedente

INTARSIO: luna, cerin = luCERnINa. **SCARTO INIZIALE:** Spiffero = piffero. **SCIARADA:** calco-latrice. **FRASE A INTARSIO:** le, avari, ma = l'avemaria. **LUCCHETTO:** seGNO - GNOmi = semi. **INDOVINELLI:** il fotografo, la museruola. **REBUS:** U va da T avola = uva da tavola. **REBUS:** VE stira T; toppa T è = vesti rattoppate. **CRUCIVERBA: Orizzontali:** 1) Me; 3) Muleta; 10) Assolutista; 13) Caotici; 14) Ars; 15) Ludovica; 17) At; 18) Odori; 19) Hnd; 21) Di; 22) Peirò; 24) Irun; 26) Ottimo; 27) Hos; 29) Tata; 30) Ca; 31) Ada; 33) Tre; 35) Dalida; 37) Mo; 38) Trivella; 39) Co. **Verticali:** 1) Maciodio; 2) Esaudir; 3) Motorino; 4) Ulivi; 5) Luci; 6) Etichetta; 7) Ti; 8) Asa; 9) Casta; 11) Sodo; 12) Tra; 16) Anita; 20) Dritto; 22) Po; 23) Omar; 25) Urali; 28) Sade; 30) Car; 32) Dal; 34) Ero; 35) Md; 36) Iv; 37) Ma.

REBUS (frase: 1.4.5.2.5. = 5.12) di Vago

REBUS (frase: 1.3.7.1.4 = 6.5.5) di Traiano



Il raddoppio della Catania-Bicocca

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 3 - MARZO 1969

52

Prenotazione elettronica dei posti

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento
e che non siano di carattere strettamente personale.
Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

STRAORDINARIO IN MISSIONE

Cara « Voci »,

l'art. 39 delle D.C.A. alla lettera b) stabilisce che il compenso per lavoro straordinario non compete « ai dipendenti in missione, *salvo che si tratti di prestazioni espressamente comandate* ».

Ora io penso che, quando un Agente è in missione e lavora oltre l'orario normale di servizio, si deve ritenere *espressamente comandato*. Ogni qualvolta però si verifica tale circostanza (interruzioni programmate o accidentali, scorta di treni con trasporto eccezionale, dirigenza lavori appaltati, ecc.) non viene tenuto conto dell'espressamente comandato, ma si può ottenere (contro volontà) un recupero delle ore eccedenti l'orario normale.

PIERO RICCI
20° Tronco - PONTEDERA

● *Il Servizio Personale da noi interpellato precisa che in merito all'applicazione del punto b) dell'art. 39 D.C.A. (che consente la corresponsione del compenso per lavoro straordinario anche ai dipendenti in missione semprechè le relative prestazioni extra orario ordinario siano espressamente comandate)* l'Autorità che ha ordinato la missione *è competente a giudicare e decidere in via preliminare sulla necessità o meno di far svolgere fuori residenza prestazioni straordinarie connesse ad esigenze di servizio.*

Nei casi in cui però, pur non essendo state preventivamente comandate, si presenti la necessità che il dipendente in trasferta effettui prestazioni oltre il normale orario di lavoro, la stessa Autorità che ha ordinato la missione è competente ad accertare, all'atto della firma del modulo P. 120, che dette prestazioni siano state effettivamente rese dall'interessato in dipendenza di particolari ed improrogabili esigenze di servizio per l'impossibilità di interrompere il lavoro in corso di svolgimento e può autorizzare quindi, a sanatoria, il pagamento del relativo compenso nei limiti individualmente ammessi (30 ore feriali) dalle vigenti disposizioni in materia.

E LE CASE?

Egregio Direttore,

nel n. 4 di Aprile 1968 Lei affermò che le disposizioni per l'attuazione delle norme relative alla Legge 15-7-1966, n. 605, riguardante la costruzione di case e la concessione di mutui per la diretta costruzione, erano in corso di avanzata elaborazione.

E' trascorso circa un anno da allora; sarebbe in grado ora di dare informazioni più dettagliate di quelle, in verità, molto lacunose dello scorso anno?

MARIO TACCOGNA
Capo Stazione P.le - TELESE (BN)

● *I vari atti preliminari per la realizzazione di tali provvidenze — ci precisa il Servizio Personale — sono stati predisposti e attualmente si stanno avendo contatti con le Organizzazioni sindacali al fine di puntualizzare nei suoi diversi aspetti il problema e pervenire, quindi, alla concreta attuazione del programma di cui trattasi.*

Le suddette provvidenze — dato che la limitata disponibilità di fondi non permette di soddisfare tutti gli aspiranti — sono concesse, a norma dell'art. 19 della legge n. 605, a seguito di pubblicazione di appositi bandi di concorso e sulla base di graduatorie formulate secondo determinati criteri di preferenza, fissati con decreto del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile.

Le richieste relative, pertanto, potranno essere inoltrate una volta pubblicati detti bandi — ai quali verrà data la massima diffusione — secondo i modi e nei termini che in essi saranno indicati.

IL « DIURNO » DI R. TERMINI

Egregio Direttore,

benché siano trascorsi quasi 20 mesi dal giorno del famoso incendio verificatosi alla stazione di Roma-Termini nel 1967, l'Albergo Diurno non è stato ancora riaperto all'esercizio!

Di conseguenza, la massima stazione ferroviaria italiana, nella capitale della nazione, è tuttora priva dei più elementari servizi igienici (bagni, docce, ritirate, barbiere, ecc.) indispensabili alle molte migliaia di viaggiatori che giornalmente transitano per Roma Termini ed, in modo particolare, a coloro che, arrivando a Roma dopo una notte di viaggio, vi si trattengono, per affari o per servizio, soltanto poche ore.

Poiché da qualche tempo « Voci della Rotaia » scrive e riscrive a sazietà sull'efficienza dell'Azienda delle F.S. e compone perfino inni di esaltazione e di gloria per questo o per quel Dirigente, sembra a tutti che sia venuto anche il tempo di spendere qualche parola per sprona re chi di dovere a fare in modo che un servizio pubblico fondamentale, qual è l'Albergo Diurno di Roma Termini, sia al più presto riaperto al pubblico.

Dr. Ing. GUIDO PALAZZI - BOLZANO

● *I lavori di ripristino dei locali sottostanti al piano del ferro ed in particolare dell'Albergo Diurno di Roma Termini vennero iniziati non appena cessato il fermo disposto dalla Autorità Giudiziaria e sono risultati di notevole complessità, soprattutto per la necessità di non turbare il normale svolgimento di tutte le operazioni connesse all'esercizio che si svolgono ai piani superiori.*

Ad ogni modo è certo che « i più elementari servizi igienici » vennero assicurati immediatamente dopo l'incendio.

Vi sono infatti a disposizione dei viaggiatori ritirate al primo binario ed al sottopassaggio, ove funzionano anche servizi di barbiere e toeletta. Il pubblico ha inoltre libero accesso ai gabinetti del ristorante di stazione.

Infine appare del tutto gratuita l'affermazione che « Voci della Rotaia » abbia dedicato inni di esaltazione e gloria a chicchessia. E' anzi vero che il Giornale non ha mai mancato di recepire anche le critiche, come è provato dalla presente pubblicazione.

MAGAZZINIERI IN OFFICINA

Un gruppo di magazzinieri, inquadrati tra gli aiuto-applicato in base alla legge 40/1967, ci ha inviato una lettera, in cui si chiede quale orario di servizio debba essere loro assegnato quando prestano servizio presso i magazzini di officina.

Ed ecco quello che dice in proposito il Servizio Personale da noi interpellato:

I dipendenti già dell'esercizio che in base all'art. 18 della legge 40/1967 sono stati inquadrati nelle qualifiche iniziali del personale esecutivo degli Uffici, a seconda delle particolari esigenze di servizio, debbono osservare giornalmente *o l'orario continuativo di sei ore oppure l'orario diviso di sette ore.*

Quelli dei suddetti dipendenti che sono adibiti ai Magazzini delle Officine compartimentali I.E. sono tenuti ad osservare, per esigenze di servizio, l'orario diviso di sette ore giornaliere.

LA UBICAZIONE DEGLI AMBULATORI

Carissima « Voci »,

voglio esporre una questione di carattere generale che riguarda gli « Ambulatori » dove prestano servizio i Medici di Reparto.

Io abito in via Savonarola — alle pendici di Monte Mario — e l'ambulatorio presso cui sta il mio medico di reparto è situato allo Scalo S. Lorenzo, come dire dalla parte opposta della città. Per arrivarci devo prendere due mezzi pubblici e impiego circa un'ora e dieci. Soprattutto tenendo conto del fatto che in genere chi si reca in ambulatorio è ammalato o comunque in non perfette condizioni fisiche, non sarebbe possibile che ogni agente potesse far capo all'ambulatorio più vicino alla sua abitazione?

AGOSTINO SARTORI (410226)
Coadiut. Capo - ROMA

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 3 - MARZO 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. Sv. (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: Si prenota elettronicamente il posto in treno (servizio alle pagg. 6-7-8).

ferrovieri !!
UNA ECCEZIONALE
OFFERTA PER VOI
DELLA
Nuova Enciclopedia
leggete a pag. 33 le particolari condizioni di vendita

Scesa in mare ad Ancona la nuova nave traghetto

L'AMMIRAGLIA SI CHIAMA IGINIA

E' la tredicesima della flotta F.S. ed è la più grande: settemila tonnellate. Madrina la Signora Maria Mariotti. L'incontro del Ministro con le maestranze. Il saluto della « Gallura » in allestimento nel molo a fianco. Un intenso programma di investimenti diretto a sostenere l'apparato produttivo ed a dotare il Paese di comunicazioni efficienti e coordinate.

Una volta in mare il pilota ha corretto l'abbrivio con un leggero movimento del timone e la nave ha risposto prontamente: l'enorme manufatto di metallo, il monumento inerte, le settemila tonnellate di acciaio erano dunque diventate una cosa viva, un immenso cetaceo al servizio dell'uomo.

Gli operai avevano cominciato a scalzare da sotto lo scafo le « taccate di sicurezza » che erano da poco passate le undici. Subito dopo, nel silenzio assoluto, la Madrina Signora Maria Mariotti, ha pronunciato la formula di rito ed ha premuto il pulsante che ha mandato ad infrangersi contro il portellone di prua la bottiglia di spumante. Poi con una piccola ascia ha tagliato il filo che attraverso complicati meccanismi riusciva a tenere fuori dal suo naturale elemento la nave. Si è sentito uno scricchiolio, s'è sentito bene perché tutti trattenevano il respiro, e la nave ha preso a scivolare verso il mare. E' entrata nella nebbia che veniva dall'Adriatico fitta come mai, mentre le sirene di tutte le navi alla fonda e del cantiere la salutavano festose. Le maestranze hanno invaso lo scalo ormai sgombro e si sono strette attorno al palchetto delle Autorità. Ha preso la parola l'ingegner Calcagno, Am-

Tra la nebbia fitta, salutata dalle maestranze, l'« Iginia » scende in mare.

La Madrina, Signora Maria Mariotti, preme il pulsante per il battesimo della nuova ammiraglia della flotta FS.

ministratore Delegato del Cantiere, ma prima hanno dovuto zittire la sirena della Gallura che continuava ad emettere il suo sibilo lacerante quasi a sottolineare gli stretti legami che la uniscono alla nuova unità.

L'ingegner Calcagno ha ringraziato dapprima il Ministro Mariotti, la Gentile Madrina e le altre Autorità intervenute ed ha letto il telegramma di saluto inviato dal Direttore Generale Ing. Fienga, imprevedibilmente trattenuto a Roma all'ultimo momento. Rivolgendosi ai ferrovieri l'ing. Calcagno ha ricordato le tredici navi costruite dai Cantieri Riuniti per conto delle Ferrovie soffermandosi in particolare sulla prima unità, varata nel 1905. Si trattava di una nave traghetto, dalle caratteristiche diverse, la propulsione era a ruote, ma che costituì una vera rivoluzione nei trasporti sullo Stretto.

L'onorevole Mariotti ha quindi preso la parola per sottolineare il notevole miglioramento che la nuova unità, la tredicesima, darà modo di conseguire nei collegamenti tra il continente e le Isole. Il varo dell'Iginia è una conferma della validità degli sforzi produttivi che in venti anni hanno consentito all'Italia di raggiungere elevati livelli di sviluppo e di occupazione. L'Azienda ferroviaria, ha precisato il Ministro, a questo sforzo ha dato e continuerà a dare un contributo importante cercando di colmare il divario fra capacità produttiva e carico di lavoro che attualmente caratterizza l'industria navalmeccanica. Del resto, ha proseguito il Ministro, tutto il programma di investimenti delle Ferrovie è diretto a sostenere l'apparato produttivo e nello stesso tempo mira a dotare il Paese di un sistema di comunicazioni efficienti e coordinate che avvicini il Mezzogiorno alle regioni più sviluppate del Paese.

Rivolgendosi alle maestranze il Ministro ha inoltre esaltato i valori dell'intelligenza e della capacità dei nostri tecnici e dei lavoratori tutti, fattore determinante del progresso sociale ed economico d'Italia. Subito dopo il Ministro si è incontrato con i membri della Commissione Interna del Cantiere trattenendosi con loro in cordiale colloquio. Successivamente il Ministro ha visitato la « Gallura » in fase di avanzato allestimento in un molo adiacente a quello ove è avvenuto il varo. Al punto in cui sono i lavori è facile prevedere che i termini per la consegna saranno rispettati e tra breve la nave potrà iniziare i suoi viaggi di collegamento con la Sardegna.

Tre rimorchiatori, intanto, si erano affiancati alla nuova unità e l'hanno guidata al molo ove in sei mesi verrà messa a punto per il servizio sullo Stretto cui è destinata

Vittorio SERMARINI

Sorace: due generazioni sul mare

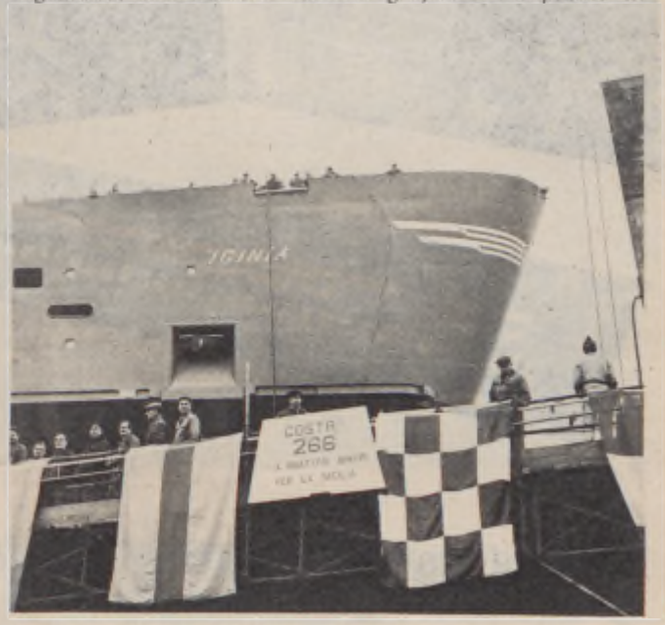
Il Comandante designato Sorace ed il Direttore di macchina Cordella avevano fatto un giro attorno allo scafo, silenziosi avevano cercato di penetrare le più profonde strutture di quella nave che sarebbe stata loro affidata. Quando l'hanno vista galleggiare, rispondere docilmente ai richiami del pilota del porto, ben abbrancata dai tre rimorchiatori, hanno accettato di dire qualcosa. Da bravi uomini di mare sono stati parchi di parole: più di trent'anni di navigazione, porti di tutto il mondo visitati, la guerra, sì, anche la guerra, ed ora sullo Stretto. Per Sorace qualcosa di più, un caso unico: suo padre per trentacinque anni ha comandato navi traghetto sullo Stretto di Messina.

QUESTA E' L'IGINIA

Fra le unità della flotta F.S. la « Iginia » occuperà il primo posto per la sua mole e per le sue caratteristiche aggiornate con la tecnica navale odierna. Il dislocamento, a pieno carico, è di 7350 tonnellate ed è stata abilitata a trasportare fino a duemila persone sullo Stretto di Messina ove verrà adibita al servizio di traghetto. Il ponte dei binari è in grado di accogliere 43 carri ferroviari, oppure quindici carrozze viaggiatori, o sette elettromotrici 601; su quello riservato alle auto possono trovare posto fino a 130 autovetture. Il motore da 8000 Hp è in grado di imprimerle una velocità di crociera di 17 nodi, mentre quella massima raggiungibile è di diciannove miglia orarie.

La sicurezza in navigazione è garantita da moderni e funzionali mezzi collettivi di salvataggio: compartimentazione di galleggiabilità, nonché due radar di navigazione, una stazione radiotelegrafica e l'impianto di radiotelefono. Stante il numero di auto trasportate i mezzi antincendio sono tra i più moderni e perfezionati. Poiché la nave verrà adibita al servizio sullo Stretto ne è stata migliorata la manovrabilità con l'aggiunta di apparecchiature e strumentazione già sperimentate positivamente sulle altre navi traghetto. Vale la pena di citare le due eliche trasversali di manovra a prua e poppa e l'aggiunta di un timone supplementare.

L'apparato propulsore può essere manovrato da una centrale di telecomando ed è anche possibile il bilanciamento trasversale della nave, con comando elettronico, che consente il contemporaneo imbarco e sbarco dei rotabili ferroviari e delle autovetture. Il carico e lo scarico delle autovetture è stato oggetto di particolare accorgimento per cui i conducenti non sono obbligati a manovre difficili: le auto entreranno ed usciranno seguendo una rotatoria che riduce al minimo gli intralci. ■



Un grande cartello indica il tipo di nave ed il numero di costruzione. « Quattro binari per la Sicilia », in questa scritta si riassume l'esatto significato del varo. Si è portati a pensare ad una strada ferrata, larga proprio 4 binari, che da Ancona scenda verso la Sicilia ad accorciarne le distanze e farcela sentire vicina.

Il Ministro dei Trasporti On. Mariotti si intrattiene con le maestranze che hanno partecipato alla costruzione dell'« Iginia ».

Inaugurato il Centro di teleprenotazioni di Roma Termini

SE C'E' POSTO VE LO ASSEGNA IL CERVELLO ELETTRONICO

La prenotazione dei posti effettuata in « tempo reale »: mentre il viaggiatore la chiede l'elaboratore sceglie il posto e prepara il cartellino. Ancora un passo avanti nella meccanizzazione. L'impresa pubblica cambia il suo tradizionale aspetto.

Abbiamo finalmente capito cosa significa quello che nel linguaggio degli iniziati di cose elettroniche si chiama « tempo reale ». Lo ha spiegato al Centro di Teleprenotazioni di Roma Termini, inaugurato il 13 marzo dal Ministro Mariotti, alla presenza dei Sottosegretari Terrana, Venturini e Sammartino, del Direttore Generale ing. Fienga, il Dott. Targia, Direttore del Servizio Commerciale.

Per meglio dare una idea della imponente realizzazione vediamo come si svolgeva fino ad ieri il servizio di prenotazione dei posti.

Il viaggiatore rivolgeva la sua richiesta all'impiegato e questi sceglieva tra i tanti diagrammi quello corrispondente al treno, al giorno ed alla carrozza e assegnava il posto; poi compilava il cartellino e per far ciò inseriva tra la matrice e lo scontrino la carta carbone (si pensi che già la compilazione a decalco nel 1964 sembrò una conquista rivoluzionaria) e trascriveva i dati al percorso al numero ed all'ora di partenza del treno, il numero della carrozza, del compartimento, del posto, poi separava le due sezioni consegnandone una al viaggiatore ed allegando l'altra al diagramma.

« Tempo reale » vuol dire che mentre il viaggiatore avanza la sua richiesta l'operatore premendo alcuni tasti la trasmette alla « macchina » e dopo una diecina di secondi l'elaboratore porge il cartellino già pronto, il diagramma ed il segnaposto compilati, e la somma da introitare contabilizzata.

LA TECNICA ELETTRONICA AL SERVIZIO DELLE FERROVIE

dell'ing. Mario Notari

I vantaggi della teleprenotazione posti.
Dalla « maglia chiusa » di Bari alla teletassazione dei carri.
La simulazione su modello di rete
ed il controllo del traffico attraverso lo Stretto di Messina.

Il Ministro ha affermato che il trasporto è elemento fondamentale della economia del Paese e come tale necessita di attenta programmazione e coordinamento. Parlando della impresa pubblica il Ministro ha sottolineato come il concetto di staticità sia ormai superato ed anzi essa si è posta alla avanguardia del progresso dinamico. Gli impianti di teleprenotazione testimoniano infatti, ha proseguito il Ministro, gli sforzi dell'Azienda ferroviaria per inserirsi nel contesto economico del Paese come base per lo sviluppo armonico e coordinato.

Orio MARI

A sinistra, le apparecchiature per la prenotazione elettronica dei posti. Sotto, il Ministro, il Sottosegretario on. Venturini ed il nostro Direttore Generale visitano il Centro di Teleprenotazione.

Teleprenotazione elettronica dei posti-treno; controllo elettrico centralizzato della utilizzazione del parco carri; controllo elettronico centralizzato del traffico nei nodi ferroviari; prime tappe di un duro percorso verso un traguardo di decisa e illuminata apertura dell'Azienda F.S. secondo prospettive di sviluppo che ne potranno rendere incontestabile l'affermazione e quindi il suo rilancio competitivo sul piano tecnico-qualitativo, quindi anche economico, rispetto agli altri sistemi di trasporto.

Velocità, sicurezza ineguagliabile, regolarità e comfort, costituiranno i fattori determinanti per il rilancio delle F.S.

La **Teleprenotazione posti-treni** vede la luce quale primo sistema, in Europa, su rete nazionale, essendo collegate, con la Centrale Elettronica di Roma, le stazioni di Milano, Bologna, Firenze, Napoli, per la successiva congiunta emissione elettronica dei biglietti di viaggio da qualunque stazione di partenza della rete per tutte le stazioni di arrivo dei treni. Il nuovo sistema automatizzato consente di eliminare i maggiori inconvenienti propri della procedura tradizionale, in quanto al tempo e precisione di risposta alla domanda dell'utente.

Esso consentirà all'Azienda di trarre i seguenti principali vantaggi: un maggiore sfruttamento dei posti prenotabili offerti; risparmio di personale, rilevazione completa e tempestiva dei dati statistici del traffico sull'occupazione dei posti prenotabili, sulle richieste del pubblico, ecc.; un possibile aumento del grado di utilizzazione del materiale rotabile ed un tempestivo adeguamento dell'offerta alla domanda dei posti con una migliore composizione treni; una semplificazione ed automazione del sistema di contabilità. Al pubblico, d'altra parte, deriveranno i seguenti vantaggi principali: una maggiore rapidità di servizio all'atto della prenotazione; eliminazione assoluta di prenotazioni errate; chiusura delle prenotazioni fino a un tempo più prossimo alla partenza del treno; prospettiva di un'estensione di posti di

Il Direttore Generale nel presentare il nuovo impianto ha voluto porre l'accento su tutte le realizzazioni ferroviarie nel campo delle « telegestioni » — pagamento delle competenze, controllo dei carri merci, controllo centralizzato del traffico ferroviario, in particolare sullo Stretto di Messina.

Mentre sui televisori in sala era possibile assistere alle varie fasi inerenti la prenotazione, il Dott. Targia, sotto la cui direzione il Servizio Commerciale ha realizzato l'opera, illustrava dettagliatamente il sistema ed i vantaggi che ne derivano.

Ai numerosi intervenuti, tra cui dirigenti della Siemens che ha realizzato le apparecchiature, ha parlato il Ministro Mariotti esaltando, dapprima, l'operosità dei tecnici delle ferrovie ed accennando, poi, ai progressi compiuti dalla nostra Azienda in venticinque anni.

Uno scorcio del nuovo centro elettronico di Roma.

prenotazione e delle stazioni di partenza ammesse alla prenotazione.

Al sistema elettronico compete la funzione di: effettuare da qualunque terminale periferico prenotazioni di posti su treni da una qualsiasi delle stazioni di partenza ammesse alla prenotazione; fornire al viaggiatore il biglietto di prenotazione e di viaggio; presentare, se necessario, al viaggiatore, una serie di alternative e possibilità di frequenza; provvedere alla stampa automatica dei cartellini segnaposto, e dei diagrammi di accompagnamento nei posti-scalo delle aree stazionali; fornire la possibilità di prenotazioni particolari, annullamenti di prenotazioni, variazioni della composizione treni, rilievo di disponibilità dei posti e rilievi statistici da parte di un posto di controllo « privilegiato »; fornire rendiconti contabili relativi a ciascun posto di prenotazione alla chiusura giornaliera di turno, o ad esplicita richiesta dell'operatore; soddisfare a queste esigenze con stringenti caratteristiche di rapidità e sicurezza.

Tali esigenze sono rese attuabili da una soluzione sistematica adeguata e realizzata a mezzo di sistema di elaborazione in Tempo Reale che risponde alle seguenti caratteristiche:

capacità di acquisire informazioni da **terminali** remoti; molteplicità di sorgenti delle informazioni; elevate capacità di trattamento delle informazioni per assicurare un basso tempo di risposta, anche nelle ore di punta; una grande capacità di memoria ad « accesso casuale »; una grande sicurezza di funzionamento che garantisca la continuità operativa del sistema, per « affidatezza », cioè minima probabilità di interruzioni accidentali.

Una idonea rete di telecomunicazioni stabilisce i necessari collegamenti tra il Centro di E.E. e i vari posti periferici, ovvero telegrafici o telefonici automatici delle F.S.

Una opportuna «interfaccia» standard fra Centro E.E. e periferia consente l'effettuazione del dialogo con estrema flessibilità stabilita da specifici programmi e adattatori, convertitori, concentratori di linee, ecc., che rendono i linguaggi comprensibili fra gli organi componenti accoppiati per attivare il dialogo uomo-macchina.

Nel tempo max di 70 secondi si compie l'intero ciclo operativo di prenotazione con la risposta all'utente allo sportello, dopo ricevimento della richiesta di prenotazione dell'utente, la ricerca delle informazioni codificate, impostazione del messaggio, e, infine, il pagamento.

Possibilità di assorbimento di 40 prenotazioni/ora, per terminale (sono previsti trenta terminali FS). Caratteristica del sistema F.S. è la sua compatibilità con i futuri sistemi di T.P. prevedibili nei Paesi confinanti, in previsione cioè, di dialoghi con Calcolatori elettronici della Francia (Parigi), Svizzera (Berna), Germania (Francoforte), Austria (Vienna), Jugoslavia (Belgrado), per il futuro inserimento dell'Italia in un sistema informativo europeo.

Nell'attesa, la Svizzera ha richiesto di essere allacciata con terminali di interrogazione (tipo Milano, ecc.), con il C.E. di Roma per le prenotazioni dall'Italia, sui treni attraversanti la Svizzera verso il Nord-Europa.

Altra caratteristica è la flessibilità del sistema che, con opportuna programmazione, può ricevere qualsiasi informazione da archiviare per scopi statistici o da elaborare istantaneamente, con finalità ultima, comunque, di realizzare una gestione integrata dell'intero settore del trasporto viaggiatori (mezzi, personale, impianti, costi, ricavi, previsione, programmazioni di esercizio future, ecc.) nel quadro di un sistema integrato F.S.

Il Controllo Elettronico Centralizzato dei carri, di cui sono in atto gli studi da vari anni nonché esperimenti su una maglia chiusa (Bari), rappresenta ormai un problema urgente, specie in relazione all'accrescersi della concorrenza dei mezzi autostradali.

Esso costituisce infatti il più efficace sistema di difesa del trasporto su rotaia consentendo di offrire un servizio più rapido, regolare, formalmente più snello ed a costi gestionali minori.

Le prodigiose capacità gestionali intraviste nell'uso appropriato dei calcolatori elettronici, hanno suggerito, pertanto, fra il comprensibile scetticismo iniziale, di tentare una efficace utilizzazione e la decisa conclusione propulsiva del Direttore Generale, attesta la validità della originale proposta. Principali risultati attesi: migliore servizio di utenza; eliminazione dei tempi anormali di sosta dei carri nelle stazioni con riflessi dannosi per una più lunga durata del ciclo di utilizzazione, quindi, sulla tempestiva disponibilità del carro per il successivo utente, e sul razionale sfruttamento delle prestazioni dei mezzi motori e della capacità dei convogli; ripartizione ottimale dei vuoti e, in prospettiva, la gestione integrale e integrata del servizio di trasporto merci con la teletassazione del servizio.

La simulazione su modello di rete e il controllo in tempo reale del traffico attraverso lo Stretto di Messina.

La simulazione di un sistema ferroviario, è stata concepita allo scopo di riprodurre, (simulare), su modello nella memoria di un calcolatore elettronico, i fenomeni dinamici che si vogliano analizzare, e di ricavare dalla elaborazione dei dati temporali, i risultati significativi non sempre ottenibili con altri metodi, neppure attraverso lunghe e onerose serie di esperimenti pratici diretti sugli impianti a causa delle inevitabili soggezioni dell'esercizio.

La velocità operativa estremamente elevata dei moderni C.E. permette quindi, nel termine di poche ore, di simulare settimane, mesi o anni di reale svolgimento del fenomeno e ricavare consuntivi sulla gestione relativa, sotto le più svariate forme significative, ovvero previsivi, altrimenti deducibili solo con serie di reali e quindi onerosi e lunghi esperimenti.

Con l'attuazione del progetto di innovazione tecnica di recente approvato da parte del Consiglio di Amministrazione, per il **Controllo del Traffico** in Tempo reale si svolgeranno tutte quelle elaborazioni che vanno al di là dei limiti umani di memoria, di rapidità, di esattezza, e che peraltro sono necessarie per assicurare la programmazione e il controllo ottimale delle attività.

In questo compito l'operatore è assistito dal Sistema: infatti, sulla stampante locale il C.E. segnalerà tutte le anomalie di funzionamento.

Conclusioni. Nel quadro di un programmato sviluppo applicativo della cibernetica ferroviaria, l'obiettivo pilota da tenere presente e sotto continuo controllo, è quello che tende a realizzare, attraverso le progressive evoluzioni settoriali, una gestione integrata dell'intero sistema aziendale ferroviario, tenendo conto, cioè, a tale fine, delle interconnessioni e interazioni logiche di tutte le attività dei Servizi F.S.

Da qui la imprescindibile esigenza prioritaria di una graduale, ma rapida e rivoluzionaria trasformazione dei criteri e modalità di generazione, raccolta e archiviazione delle informazioni aziendali, da prevedere in funzione delle ormai imprescindibili elaborazioni elettroniche secondo predisposti programmi interpretativi delle finalità unitarie e coordinate di tutte le attività dell'Azienda F.S. Ne deriverà, come primo e rilevante vantaggio organizzativo ed economico, quello di evitare la attuale molteplicità di produzione di documenti statistici sovente contrastanti fra loro e con la realtà, a causa di errori materiali di interpretazione, trascrizione, ecc.

Soltanto da una chiara e pianificata impostazione unitaria del controllo gestionale potrà derivare la possibilità, all'alta dirigenza, di conoscerne, in ogni momento, i risultati più significativi per i tempestivi e adeguati interventi atti a correggere scostamenti anomali dall'andamento produttivo programmato, o ad introdurre correttivi suggeriti da nuove situazioni interne od esterne all'Azienda.

M. NOTARI

Attualita'

L'auto come una valigia

A partire dal prossimo giugno tre nuovi collegamenti estivi per il trasporto delle auto al seguito del viaggiatore saranno istituiti tra Milano e San Remo, Milano e Viareggio, e Bologna e Bari. I nuovi collegamenti saranno attivati in coincidenza con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo ed avranno periodicità settimanale con partenza da Milano e Bologna nei giorni di sabato e negli altri giorni precedenti una festività, ed il ritorno nella nottata dei giorni festivi.

E' inoltre allo studio la possibilità di estendere il servizio tra Palermo, Napoli e Roma, Torino e Bari, Roma e Venezia. Il servizio delle auto-cuccette istituito per la prima volta in Italia nel 1956 realizza in concreto l'integrazione del mezzo ferroviario con quello stradale a vantaggio in particolare del turismo motorizzato. Il potenziamento del servizio è stato deciso a seguito del consenso sempre più vasto che esso riscuote presso il pubblico anche nei traffici internazionali fra Milano, Domodossola, Verona ed alcune delle principali città del centro Europa.

Treni al museo

La sezione trasporti terrestri verrà inaugurata nel prossimo mese di aprile al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Oltre al materiale proveniente dal Museo Ferroviario di Roma Termini vi figurano 20 locomotive sistemate su di un'area di 2.100 metri quadrati. Vi è tra le altre la famosa Bayard ricostruita nelle officine fiorentine delle F.S. in occasione del primo centenario della Napoli-Portici. Tutte le altre locomotive compreso il famoso « Gamba de legn » sono autentiche originali. Vi sono inoltre tutti i tipi di apparecchiature di blocco e semaforiche che sintetizzano la storia della circolazione ferroviaria.

Il Direttore Generale ai donatori di sangue

Il Direttore Generale ha rivolto un elogio ai 4500 ferrovieri che nel 1967 hanno donato il proprio sangue. « Voci della Rotaia », non potendo per evidenti ragioni di spazio, pubblicare i nomi di questi generosi colleghi, si unisce al vivo apprezzamento del Direttore Generale per il nobile gesto di solidarietà umana.

Servizio minibar sui treni

Un piccolo carrello metallico sul quale fanno bella mostra articoli di ristoro prenderà il posto del vecchio cestello portato a mano. L'innovazione ha superato con esito soddisfacente la fase sperimentale iniziata nell'ottobre scorso e verrà, nei prossimi cinque mesi, gradualmente estesa a tutti i treni in cui è attualmente previsto il servizio di ristoro. Sul carrello metallico tutti i generi verranno esposti in modo che il pubblico possa agevolmente operare la propria scelta anche sulla base del prezzo che verrà tenuto ben visibile. Per quanto riguarda i prodotti è da sottolineare, in particolare, la nuova confezione dei panini imbottiti in buste termosaldate direttamente nel laboratorio di produzione. Il personale addetto ai carrelli Minibar sarà dotato di giacca bianca in luogo della precedente divisa marrone.

FLASH

"Straordinari" per Pasqua

Nel periodo dal 3 al 12 aprile verranno effettuati 103 treni straordinari a lunga percorrenza, di cui ben 22 per il solo 4 aprile. Pasqua, infatti, cade quest'anno il 6 aprile e — come al solito — le F.S. cercano di agevolare il più possibile l'operazione « Feste con i tuoi ».

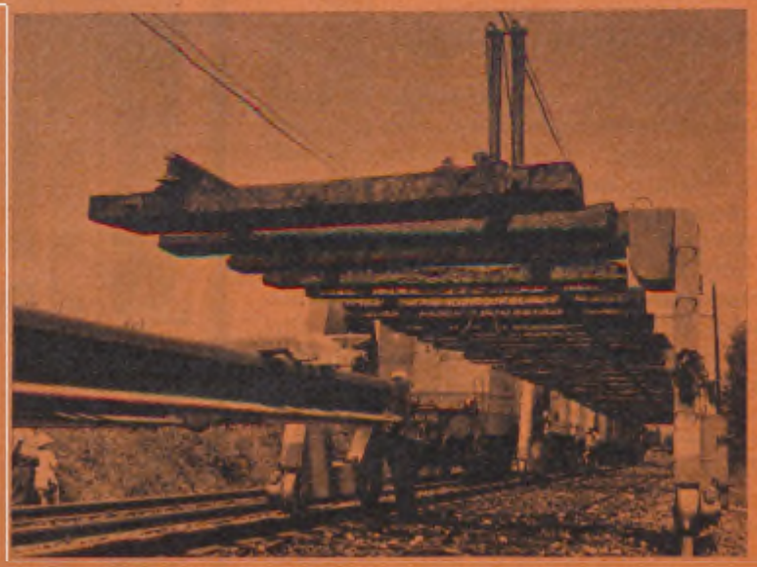
Una casa-albergo per ferrovieri

verrà realizzata a Milano, nel quadro dei progettati miglioramenti delle infrastrutture sociali al servizio del personale. Avrà 80 posti letto e caratteristiche tali da consentire un confortevole soggiorno anche per lunghi periodi ai ferrovieri lontani dalle proprie famiglie.

Un "Seminario Containers"

è stato organizzato a Napoli dalla Mostra d'Oltremare in collaborazione con la Camera di Commercio e vari Enti napoletani. E' stato messo in evidenza il ruolo che compete al porto di Napoli, inseritosi autorevolmente nella fitta rete di terminals ormai installati nei principali scali marittimi del mondo. La possibilità di superare **per ferrovia** l'intera Europa e di far imbarcare a Napoli — con destinazione Nord Africa e Medio Oriente — la merce sbarcata ad Amburgo o proveniente dall'Europa Centrale è ormai un fatto compiuto. Come trasporti integrati terra-mare, i containers offrono grandi vantaggi rispetto ai trasporti convenzionali.

Ha presieduto il « Seminario » il Sig. H. Hansen, della Società Internazionale Containers.



Un milione e 850 mila traverse

saranno acquistate dalle F.S., con una spesa di 5 miliardi e mezzo.

L'approvvigionamento verrà effettuato prevalentemente sul mercato interno, che fornirà complessivamente 12 mila metri cubi di legname, pari a circa 1 milione 300 mila traverse. Per il resto, si dovrà ricorrere alla produzione estera.

Se fossero messe in fila, le traverse coprirebbero una distanza di 3.422 km., pari all'incirca a quella da Roma a Bergen (Norvegia).

Niente "Cisa"

per gli automobilisti, fino al prossimo 31 maggio. E' stato, infatti prorogato fino a tale data il servizio del trasporto auto al seguito del viaggiatore tra Milano e Viareggio. Effettuato in via sperimentale nei mesi di dicembre e gennaio, il servizio ha incontrato grande favore da parte dei viaggiatori perché consente di trasferire in meno di quattro ore la propria automobile da Milano alle spiaggie della Versilia, evitando, tra l'altro, l'accidentato percorso della « Cisa ».

Per 100 Km della direttissima

sono pressoché completati i relativi progetti: riguardano le tratte comprese fra Settebagni e Orte, Orvieto e Città della Pieve, Incisa e Rovezzano. Si lavora, inoltre, ai progetti per i tratti fra Orte e Orvieto e fra Città della Pieve e Incisa. Il quadruplicamento del binario tra Roma Smistamento e Settebagni e fra Rovezzano e Firenze, sarà studiato a parte.

"Qui, informazioni Termini..."

La capacità ricettiva delle apparecchiature telefoniche di Roma Termini, è stata notevolmente potenziata grazie all'attivazione di una nuova centrale telefonica automatica. Per informazioni sugli orari di partenza e di arrivo dei treni, sulle coincidenze, sulle riduzioni di viaggio, ecc. il pubblico ha ora a disposizione 10 linee telefoniche urbane.

A 250 Km.h il Settebello

dopo i lavori di ammodernamento e di adeguamento alle alte velocità iniziati alla fine del corrente mese.

Oltre ai tre esemplari dell'ETR 300 (« Settebello ») saranno « adeguati » alle alte velocità quattro elettrotreni ETR 250 (« Arlecchino »), cinque elettrotreni ETR.220 e tre automotrici elettriche Ale 601.

Un nutrito gruppo di mezzi F.S., dunque, sarà ben presto ai primissimi posti nella scala internazionale dei treni più veloci e confortevoli.

I lavori consisteranno nell'installazione nella cabina di guida delle apparecchiature per la ripetizione dei segnali di via e per il controllo della velocità; l'adozione della frenatura reostatica, in aggiunta a quella pneumatica già esistente; la sostituzione dei carrelli e dei motori di trazione di origine con carrelli e con motori più moderni.

La giornata internazionale della donna

L'8 marzo è la Giornata Internazionale della Donna. Con l'adesione del Ministro Mariotti quest'anno, per la prima volta, la ricorrenza è stata celebrata anche a Villa Patrizi con la partecipazione della Unione Donne Italiane, rappresentata dalla Presidente Nazionale Senatrice Marisa Cinciari Rodano e dalla Dirigente dell'UDI di Roma, sig. Lia Lepri.

Il Ministro era rappresentato dall'on. Aldo Venturini, Sottosegretario di Stato ai Trasporti e A.C.

Alla manifestazione che si è svolta nella sala del Consiglio d'Amministrazione delle F.S., hanno partecipato in gran numero impiegate delle Ferrovie e della Motorizzazione Civile. Molte sono state le donne costrette a rimanere fuori della sala gremita.

Ha aperto la riunione la Signora Lepri, ringraziando il Ministro per la sua adesione e l'on. Venturini per essere intervenuto, dimostrando entrambi molta sensibilità per i problemi delle donne che lavorano.

L'8 marzo — ha detto — è anche un'occasione per fare il punto sugli obiettivi raggiunti e su quelli ancora da raggiungere nella lotta per la completa emancipazione femminile. Al riguardo ha citato alcuni casi di disparità di trattamento tra lavoratori e lavoratrici e ha illustrato le richieste delle lavoratrici intese ad ottenere l'estensione dell'assistenza mutualistica e degli assegni familiari ai figli delle agenti il cui marito non sia assistito da Enti mutualistici o la possibilità di optare per la « mutua » dell'uno o dell'altro coniuge, e la reversibilità della pensione.

Per quanto riguarda in particolare l'Azienda F.S., ha chiesto l'estensione delle concessioni di viaggio ai mariti delle lavoratrici, anche se non a carico, e il diritto di assemblea.

Ha preso poi la parola la Senatrice Cinciari Rodano che dopo aver ringraziato a sua volta l'on. Venturini e sottolineato l'importanza sociale della recente iniziativa del Ministro Mariotti di istituire un asilo nido presso il Ministero dei Trasporti per i figli delle lavoratrici dipendenti, ha illustrato le origini e il significato della ricorrenza dell'8 marzo e le finalità dell'Unione Donne Italiane (UDI) nata dalla Resistenza e dalla Liberazione che si batte per l'emancipazione della donna.

Passando ad illustrare la condizione delle donne in Italia la sen. Rodano ha sottolineato le discriminazioni di fatto che ancora sussistono malgrado la raggiunta parità di diritti. In particolare pesa sulle lavoratrici italiane — per la mancanza di adeguate infrastrutture sociali (nidi, asili, scuola e doposcuola) — il problema del doppio lavoro, quello casalingo e quello fuori casa.

E' necessario unirsi per modificare questo stato di cose e per concorrere alla formazione di una società migliore, dove tutti — gli uomini e le donne — abbiano più spazio per se stessi e possano vivere una vita più sana e più umana. Ma la nostra lotta — ha detto — non può non essere collegata alla condizione internazionale delle donne. Noi vogliamo un mondo dove i valori umani siano più presenti, dove l'umanità essendo più libera, sia finalmente emancipata.

Nella foto in alto, l'on. Venturini parla alle impiegate del Ministero dei Trasporti nel corso della manifestazione che ha avuto luogo nella sala del Consiglio d'Amministrazione delle FS.

L'on. Venturini si è detto lieto di questa prima presa di contatto con il personale femminile del Ministero ed ha assicurato il suo interessamento per l'esame e l'avvio a soluzione delle rivendicazioni delle impiegate.

La società e il mondo del lavoro — ha aggiunto — hanno tutto da guadagnare dall'apporto delle donne. Nel nostro paese la donna non ha ancora il posto che le compete e ciò in parte per una legislazione ancora incompleta o superata e in parte per i residui di una mentalità arcaica che deve essere battuta in breccia.

Concludendo, l'on. Venturini ha affermato che l'attuale governo ha dimostrato la sua sensibilità e la sua disponibilità per i problemi dei lavoratori che intende affrontare e risolvere — come il problema delle pensioni — attraverso costanti contatti con i sindacati. Questo metodo sta già dando buoni frutti anche nell'ambito del Ministero dei Trasporti — ha detto — e il personale femminile potrà trovare nei sindacati i naturali portatori delle sue istanze e contare fin d'ora sulla sensibilità della dirigenza politica per i suoi problemi specifici.

L.L.

La Battipaglia-Reggio a quattro quinti ed oltre

Per il completamento dell'opera, realizzata per l'80% circa, mancano le tratte Villa S. Giovanni-Reggio, Praia - Verbicaro ed Eccellente - Gioia Tauro. La natura montuosa della regione di quest'ultima tratta ha imposto la costruzione di un elevato numero di opere, consistenti principalmente in 17.000 metri di gallerie e 3.000 metri di viadotti.

Il raddoppio della linea Tirrenica, che vede l'Azienda ferroviaria impegnata da quasi tre lustri in un'opera che interessa 400 chilometri di linea, attraverso le montagne di tre regioni, con una spesa non lontana dai 200 miliardi, è una realizzazione ormai nota a tutti, anche al difuori del mondo ferroviario. Giova comunque ricordare che non si tratta del semplice affiancamento di un nuovo binario al vecchio, ma per quasi metà percorso, e cioè per circa 185 chilometri, della costruzione di una vera e propria linea nuova, con caratteristiche plano-altimetriche consone alle esigenze di un traffico pesante e veloce, attraverso regioni dal complesso andamento orografico. Per il completamento dell'opera, realizzata ormai per l'80 per cento circa, mancano le tratte Praia-Verbicaro ed Eccellente-Gioia Tauro, in corso di costruzione, e Villa San Giovanni-Reggio, in avanzata fase di studio. La Praia-Verbicaro, lunga 18 chilometri, verrà attivata per parti, cominciando da quelle estreme, dal corrente mese di marzo, e sarà aperta per intero entro quest'anno. Essa costituisce dal punto di vista plano-altimetrico una radicale variante della linea. Mentre infatti il vecchio binario superava il promontorio di Capo Scalea con tracciato tortuoso e profilo accidentato, il nuovo lo taglia immergendosi nella montagna per 4370 metri attraverso la galleria San Giorgio, il cui scavo pone problemi notevolissimi per la natura ostile dei terreni.

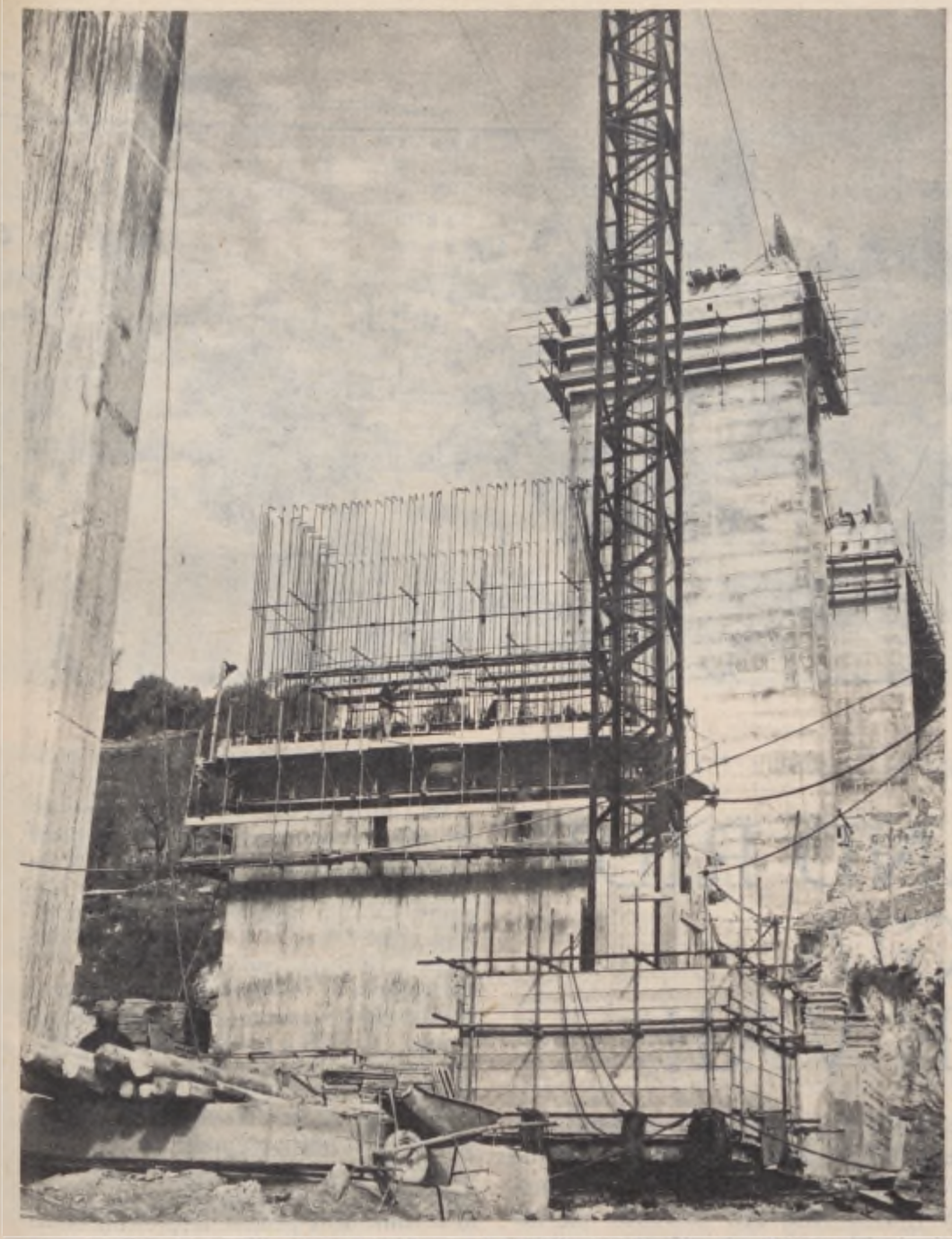
Altre difficoltà si sono avute presso l'uscita nord della stazione di Scalea, dove la vecchia linea supera la nuova intersecandola con un angolo di 37 gradi, dovendosi conciliare le esigenze dei lavori con quelle dello esercizio. Il problema è stato risolto con la posa in opera di tre travate metalliche, lunghe dai 20 ai 25 metri, che consentono la circolazione dei treni senza riduzione di velocità.

Sulla Gioia Tauro-Eccellente i lavori consistono per 7,5 chilometri tra Gioia e Rosarno, nel semplice raddoppio del binario, in corso d'appalto, e per 48 chilometri, tra quest'ultima località ed il posto di movimento di Eccellente, nella costruzione di una vera e propria linea nuova, realizzata per il 60 per cento circa.

In questa zona infatti, dove la vecchia linea, che resterà al servizio dei traffici locali, segue il tormentato andamento del Capo Vaticano, la variante, concepita con caratteristiche di « direttissima », si sviluppa nello interno del promontorio con pendenze massime dell'11 per mille e curve di raggio non inferiore ai 1000 metri, che consentiranno una velocità di tracciato di 140 chilometri l'ora, uguale a quella dei tratti contigui già raddoppiati, in luogo dei 60-80 attuali.

La natura montuosa della regione ha imposto una densità particolarmente elevata di opere, consistenti principalmente in circa 17000 metri di gallerie e 3000 metri di viadotti, cui si aggiunge un notevole numero di opere minori, realizzate per evitare incroci stradali a raso, incompatibili con le esigenze di regolarità e sicurezza di un moderno esercizio ferroviario.

Tra le opere maggiori meritano un cenno particolare le gallerie Francica e Stefanacoli, lunghe rispettivamente 6093 e 4365 metri, il cui scavo, attualmente in corso, presenta notevoli difficoltà per venute d'acqua diffuse e per la natura dei terreni, costituiti da graniti degradati in fase di mielinizzazione e da argille mioceniche alternate con inclu-



Costruzione delle pile sul viadotto sul Cridello, tra Eccellente e Rosarno. Sotto, le correzioni di tracciato hanno imposto spesso l'abbandono delle vecchie gallerie e la costruzione di nuove con raggio di curvatura maggiore.

sioni sabbiose molto sciolte. Anche la galleria Cisterna, lunga 796 metri, per effetto di venute d'acqua in terreni argillosi e sabbiosi, ha richiesto un complesso lavoro di consolidamento con iniezioni di cemento e betonite o di silicati ed acetato di etile, spinte finanche a profondità di 100 metri.

Tra i viadotti il maggiore è quello sullo Angitola, in cemento armato, a 32 luci, che ha una lunghezza di 1157 metri, di cui circa metà in rettifilo e metà in curva con raggio di 1000 metri, ed un'altezza massima di 52,5 metri. Anche qui la difficile natura dei terreni ha reso necessarie fondazioni su pali, che nella parte centrale dell'opera raggiungono la profondità di 30 metri.

L'ubicazione delle stazioni, che saranno in numero di quattro, comprese quelle d'estremità che diventeranno di diramazione, è stata studiata in modo da conciliare le esigenze della circolazione dei treni principali con quelle dei traffici locali, che verranno soddisfatte dagli impianti di Vibo Valentia-Pizzo e Mileto, disposti in posizione baricentrica.

Per la costruzione della stazione di Mileto, la sfavorevole natura geologica della valle del torrente Lavatore ha imposto in sede esecutiva notevoli modifiche ai progetti d'origine. Per migliorare la stabilità del piazzale si è provveduto tra l'altro a rialzare l'alveo del torrente di circa 10 metri, per l'intera lunghezza dell'impianto (circa 2000 metri) mediante quattro briglie in calcestruzzo di notevoli dimensioni, ed a realizzare opere di drenaggio e consolidamento della piattaforma riportano grandi quantità di materiale arido.

Questa variante ha una minor lunghezza di 20 chilometri rispetto al percorso costiero e consentirà, grazie anche alle migliori caratteristiche di tracciato, riduzioni di percorrenza dell'ordine dei 25-30 minuti per i direttissimi e i rapidi. Essa inoltre, offrendo in poco meno di 50 chilometri un vasto campionario delle bellezze naturali della Calabria, con i suoi monti, i suoi grandi oliveti ed il suo mare dai colori limpidi, contribuirà alla valorizzazione ed allo sviluppo turistico del Mezzogiorno.

I lavori, consegnati per il primo lotto il 23 giugno 1965, saranno prevedibilmente ultimati nel 1971 e comporteranno per la sola costruzione della sede una spesa di 26,5 miliardi.

Il raddoppio del breve tratto Villa-Reggio, di 13,6 chilometri, in fase di progetto, è connesso con una nuova sistemazione degli impianti ferroviari del capoluogo calabrese, per i quali sono allo studio una diversa e più razionale sistemazione in galleria artificiale in prossimità dell'abitato e la costruzione di una nuova stazione Reggio Nord.

Queste opere, una volta ultimate, permetteranno di andare da Roma a Reggio o in Sicilia in poco più di sei ore.

Renzo MARINI

Arrivando alla stazione...

PARK AND RIDE: PARCHEGGIA E VAI!

Si vuole offrire al viaggiatore la possibilità di posteggiare a tempo indeterminato la propria auto nei pressi della stazione ferroviaria dalla quale inizia un viaggio in treno di andata e ritorno. Il nuovo programma delle F.S. approvato dal Ministro Mariotti prevede la costruzione di autosilos su aree ferroviarie libere da vincoli ovvero parcheggi sotterranei in corrispondenza dei piazzali esterni delle stazioni.

Park and ride »: parcheggia e vai. Con questa nuova formula si arricchirà la gamma dei servizi che già le Ferrovie offrono agli automobilisti. Saranno infatti le F.S., attraverso gli accordi in corso di stipulazione con alcuni enti e società interessare allo sviluppo del mezzo automobilistico, a realizzare nelle principali stazioni ferroviarie italiane come Roma, Napoli, Genova e Milano grandi parcheggi con annesse stazioni di servizio.

L'annuncio è stato dato recentemente dal Ministro dei Trasporti On. Mariotti al termine di una riunione alla quale hanno partecipato il Capo di Gabinetto Avv. Ciardulli, il Direttore Generale delle F.S. Ing. Fienga e un gruppo di operatori economici, rappresentanti le più importanti industrie pubbliche e private nel settore della motorizzazione.

Sebbene l'iniziativa sia rivolta ad acquisire nuovo traffico avvicinando gli automobilisti al mezzo ferroviario, essa rientra in un disegno più ampio che mira a realizzare un sistema equilibrato di trasporti in cui ciascun mezzo svolga la propria parte sfruttando le sue caratteristiche peculiari.

L'iniziativa, dunque, rientra nel quadro di una organica politica dei trasporti impostata dal Ministro Mariotti e che ha come obbiettivi di fondo il coordinamento dei trasporti aerei, stradali e ferroviari ed il potenziamento dei servizi pubblici. L'idea dei parcheggi nelle stazioni è coerente con entrambi questi obbiettivi, perché mentre da un canto favorisce il coordinamento fra trasporti su gomma e su rotaia, dall'altro offre all'automobilista l'alternativa di un trasporto rapido, assicurandogli la custodia e i più moderni mezzi di assistenza alla sua automobile.

Ma l'iniziativa dei parcheggi concorre anche alla soluzione dei complessi problemi del traffico urbano, sia per gli spazi che lascia liberi attorno alle stazioni, sia per l'incentivo che essa rappresenta alla realizzazione di opere analoghe. Non vi è dubbio infatti che i parcheggi concepiti come punti di approccio e di trasferimento da un mezzo all'altro, possono rientrare in una regolamentazione del traffico che consideri l'autovettura un mezzo ideale nelle zone debolmente urbanizzate, lasciando ai servizi pubblici in superficie o in sotterraneo la funzione del trasporto rapido di massa.

La congestione del traffico urbano che la imprevidenza della classe politica ha portato al limite della paralisi, rappresenta ormai il problema forse più grave della società contemporanea. Certo non si può tornare indietro, ma è altrettanto certo che dopo aver favorito lo sviluppo della motorizzazione individuale in modo incontrollato, è necessario dotare le nostre città di attrezzature capaci di assolvere alle esigenze degli automobilisti e nel tempo stesso creare una rete efficiente e funzionale di trasporti pubblici. Si tratta in altre parole di costruire grandi parcheggi come quelli che sono stati programmati dalle F.S. e dotare le grandi città e i comprensori intercomunali di moderne reti metropolitane collegate alle stazioni delle F.S. e agli aeroporti realizzando in tal modo una rete di trasporti pubblici senza soluzione di continuità.

In tale direzione i parcheggi nelle stazioni rappresentano un primo esempio di un intervento del potere politico nel settore dei trasporti inquadrato in una visione organica e globale.

Renato MAGNANI

Dall'alto in basso: i piazzali delle stazioni di Roma, Milano e Napoli.

Com'è nata l'idea dei parcheggi F.S.

Il crescente sviluppo della motorizzazione individuale e la sempre più avvertita deficienza di parcheggi rendono di viva attualità il problema di offrire al viaggiotore la possibilità di posteggiare a tempo indeterminato la propria auto nei pressi della stazione ferroviaria dalla quale inizia un viaggio in treno di andata e ritorno.

E' da considerare, infatti, che i viaggiatori che si recano alla stazione con la propria auto per raggiungere in treno località di lavoro sono sempre più numerosi, ed il loro numero tende ad aumentare man mano che il traffico veicolare sulle strade nazionali e sulle autostrade diventa sempre più difficoltoso per l'accresciuto numero di automezzi in circolazione.

Nel periodo invernale, oltre alla difficoltà della circolazione si aggiunge una maggiore pericolosità di traffico veicolare sulle strade a causa dei fenomeni atmosferici stagionali, nebbia, neve, gelo. In questo periodo anche il viaggiatore che normalmente effettua i suoi spostamenti con il mezzo aereo, deve molto spesso ricorrere necessariamente al mezzo ferroviario.

L'impossibilità di parcheggiare in prossimità delle stazioni ferroviarie è motivo di grave disappunto per una vasta categoria di utenti del mezzo ferroviario, per cui è emersa la necessità di risolvere sollecitamente un tale problema, trattandosi di una esigenza già fortemente sentita nei grandi centri, ed è facile prevedere che sarà avvertita quanto prima anche nei centri minori.

D'altra parte la soluzione del problema dei parcheggi al servizio dei viaggiatori si inserisce nel programma in atto, rivolto ad avvicinare gli automobilisti al mezzo ferroviario attraverso la estensione di formule già sperimentate con successo come quella del noleggio delle auto per i viaggiatori (treno + auto) e del trasporto delle auto al seguito sui treni normali e autocuccette, sui traghetti, e sui treni-navetta istituiti ai valichi alpini ed appenninici.

Non v'è dubbio che se si offrono sicure possibilità di parcheggio, molti automobilisti saranno indotti a servirsi della ferrovia lasciando l'auto alla stazione per poi riprenderla al ritorno.

Già da qualche anno l'Azienda F. S. stava studiando il problema. Erano state prese in esame proposte di società interessate a costruire su area ferroviaria, generalmente sui piazzali esterni delle stazioni, autoparcheggi aperti in superficie. Ma vari fattori, connessi alla disponibilità dei piazzali esterni (i quali rimanendo di proprietà delle F. S. vengono affidati alla gestione dei Comuni per uso pubblico), alla custodia delle macchine e alla tariffazione avevano impedito di dare una soluzione adeguata al problema.

Il nuovo programma delle F. S. approvato dal Ministro Mariotti prevede ora la costruzione di autosilos su aree ferroviarie libere da vincoli ovvero di parcheggi sotterranei in corrispondenza dei piazzali esterni di stazione.

Sulla base degli accordi di massima raggiunti con gli enti e le società interessate gli impianti verranno realizzati su aree di proprietà delle ferrovie dello Stato che si trovano nelle immediate adiacenze delle stazioni. Dette aree saranno cedute in concessione, per un numero di anni da convenirsi, agli operatori economici interessati i quali garantiranno la totale copertura delle spese di costruzione e di impianto dei parcheggi. Al termine della concessione le aree con relativi fabbricati ed impianti ritorneranno in proprietà delle Ferrovie dello Stato.

In via preliminare si è convenuto che la convenzione per la concessione delle aree ferroviarie per la costruzione di autoparcheggi debba essere articolata sui seguenti presupposti: concessione gratuita da parte dell'Azienda F. S. delle aree ferroviarie occorrenti per la costruzione degli autoparcheggi per un periodo, che in ogni caso non potrà superare i 30 anni; costruzione degli impianti e autorizzazione da parte degli Enti interessati (Comuni per la viabilità, Vigili del Fuoco per la prevenzione incendi, ecc.) a cura e spese del Concessionario; acquisizione al Demanio — Ramo ferrovie — dell'intero impianto all'atto della sua utilizzazione; garanzia da parte del concessionario della disponibilità dei posti macchina per i viaggiatori; le tariffe saranno differenziali e saranno concordate con l'Azienda F. S. in modo da favorire i viaggiatori che debbono effettuare un viaggio che comporti una assenza di alcune ore e più sensibilmente quelli che prevedano un'assenza di uno o più giorni.

Una volta concluse le trattative per i primi quattro parcheggi si provvederà alla stesura degli schemi di convenzione da sottoporre al parere del Consiglio di Amministrazione delle F. S. Parallelamente verranno intraprese altre trattative ad analoghe condizioni, per altre località della Rete Ferroviaria, con altri Enti che hanno dimostrato interesse al problema.

Binari nel Mondo

AUSTRALIA

Carrozze a due piani

Le Ferrovie della Nuova Galles del Sud hanno recentemente ordinato 135 veicoli merci dei quali 20 dotati di ammortizzatori idropneumatici antiurto. Inoltre acquisteranno prossimamente 30 carri pianali da destinare al trasporto di containers ISO Standard.

Frattanto dal 1° gennaio 1969 hanno anche messo in servizio, nell'entroterra elettrificato di Sydney, il primo convoglio-test di 8 veicoli a 2 piani, composto di due motrici e sei rimorchi e capace di 2096 posti, dei quali 976 a sedere. Nei periodi non di punta il convoglio completo può essere spezzato in convogli di 4 o 2 elementi.

DANIMARCA

Nuova struttura amministrativa delle DSB

La struttura amministrativa delle DSB ha più di 40 anni: per questo si è deciso di sostituirla con una struttura più adeguata alle esigenze del paese: attualmente il progetto è in discussione al Parlamento danese.

La nuova struttura mira alla unificazione del lavoro amministrativo in Direzione Generale, con la soppressione delle amministrazioni regionali che hanno attualmente sede a Copenhagen ed a Arhus.

Maggiore importanza sarà data alla pianificazione ed al coordinamento degli investimenti, come pure all'analisi dettagliata delle spese: parallelamente saranno intrapresi studi di mercato sui trasporti e sulla clientela, in collaborazione con società specializzate nel problema del « marketing ».

Una parte della rete è già stata equipaggiata per smaltire il traffico ad una velocità di 140 km/h, velocità che finora ha potuto essere raggiunta solo dai nuovi convogli del tipo TEE. Grazie all'impiego di locomotive diesel da 3.300 cav., 10 delle quali sono già state consegnate, anche i treni internazionali ed i rapidi per il servizio interno potranno marciare a tale velocità. Un'ulteriore sistemazione delle linee interessate dai treni internazionali permetterà di portarne il limite a 160 km/h. Questo aumento della velocità espleterà tutta la sua efficacia allorché le previste relazioni attraverso il Gran Belt ed il Sund saranno realizzate.

Un altro importante studio ha fissato, approssimativamente, la configurazione della rete futura: linee destinate all'istradamento di ogni tipo di traffico, linee che espleteranno solo il traffico merci o alcuni tipi di traffico sottoposti a differenti regimi semplificati di esercizio. Inoltre è stata compilata la lista degli impianti che verranno mantenuti aperti a tutti i servizi e di quelli per i quali si è proposto un regime di spedizione semplificato.

Si è provveduto alla pianificazione delle installazioni necessarie all'esercizio del traffico combinato per mezzo di 8 terminals destinati al traffico dei transcontainers. Allo stesso tempo si è studiata l'organizzazione di un sistema di trasporto merci efficace tra Copenhagen e le città di provincia, il quale consenta — per tutte le stazioni del paese — che le merci caricate anche nel tardo pomeriggio o in serata siano messe a disposizione dei destinatari l'indomani mattina.

Sono parimenti allo studio sistemi per accelerare il trattamento dei dati nel settore del personale (stipendi e pensioni), in quello della gestione degli stocks e per i calcoli necessari all'esercizio degli impianti fissi. In tal modo le ferrovie saranno pronte per utilizzare nel miglior modo possibile il calcolatore « Burrough's » che dovrebbe essere consegnato alla fine dell'anno in corso.

Le Ferrovie Danesi pensano di poter essere in grado di far fronte — grazie a queste misure di riorganizzazione e di modernizzazione — alla concorrenza degli altri mezzi di trasporto già a partire dal 1970.

« Sbuffando verso Mexico City » è il titolo di questa fotografia che ha vinto uno dei primi premi alla rassegna « World Press Photo » per il 1968. L'autore, il rhodesiano David Paynter, ha fissato con il suo obiettivo l'allenamento di un maratoneta negro.

FRANCIA

Nuovo sistema di segnalazione automatica per lo spaziamento dei treni

La SNCF ha messo in servizio recentemente, sulla tratta Pontoise-Gisors (40 km.), un nuovo sistema di blocco automatico a segnali luminosi chiamato BAPR, che sembra destinato a sostituire il blocco manuale su numerose linee della rete.

Finora si disponeva, per assicurare lo spaziamento dei treni su una medesima linea, di due tipi principali di segnalamento: il blocco automatico luminoso (BAL) i segnali del quale sono azionati automaticamente per il passaggio dei treni ed il blocco manuale per il quale è necessario l'intervento dell'uomo ad ogni passaggio.

Il BAL costituisce una soluzione tecnicamente perfetta e permette di ottenere, mediante un sezionamento in cantoni non lunghi (2500 m. al massimo), un alto rendimento della linea. E' attualmente in uso su 6280 km. di linea, ma per la sua installazione sono necessari investimenti che si rivelano redditizi solo per arterie a grande traffico.

Il blocco manuale, il solo utilizzato finora sulle linee non equipaggiate con il BAL, comporta dal canto suo spese non indifferenti per il personale da impiegare sulle linee a medio traffico dove, tuttavia, i passaggi dei treni sono abbastanza frequenti. Proprio per queste linee è stata adottata la nuova soluzione del BAPR.

Questo nuovo sistema si avvale, come il BAL, di segnali luminosi manovrati automaticamente dal passaggio dei treni. Trattandosi però di linee la cui potenzialità non è molto elevata è possibile spaziare i segnali in misura superiore (da 6 a 8 km. invece che 2 di media), il che rende questo equipaggiamento molto più economico. Il circuito elettrico necessario al funzionamento automatico del BAPR è costituito dalle stesse rotaie, senza la presenza di alcun cavo di linea tra i pannelli di segnalamento. Ciò contribuisce così a ridurre il costo di installazione di questo nuovo tipo di blocco il cui prezzo di costo viene così ad essere inferiore di circa il 60% a quello del BAL.

Considerati i vantaggi del BAPR, in servizio da qualche mese, la SNCF pensa di equipaggiare le linee a doppio binario di media importanza.

GIAPPONE

I primati del Tokaido

Nel corso dell'esercizio 1967/68 la linea giapponese di Tokaido (Tokyo-Osaka: 515 km.) ha trasportato 55 milioni di viaggiatori per una media quotidiana di circa 150.000

persone. Il servizio è assicurato dalle 6 alle 21 vale a dire per 15 ore. Cosa significherebbe un simile traffico se fosse espletato con l'automobile o con l'aereo?
Su strada e con l'automobile privata, ammesso che essa possa ospitare in media due persone, un tale traffico rappresenta 10.000 passeggeri ogni ora, vale a dire 5.000 auto, cifra raramente raggiunta in periodo di punta su una autostrada a 6 corsie e tutto questo 15 ore **al giorno**, 365 giorni **all'anno**.
Con l'aereo, consideratone uno medio tipo « Caravelle » di 75 posti e fissata ad un'ora la durata del percorso, tale volume di traffico avrebbe bisogno dell'esistenza di un ponte aereo di 140 apparecchi che decollino o atterrino ogni 27 secondi e tutto questo 15 ore **al giorno** e 365 giorni **all'anno**.

INGHILTERRA

Importanti studi sul traffico pendolare

L'agglomerato di Manchester conta circa 2,5 milioni di abitanti; ciò pone gravi problemi per i trasporti pendolari.
E' stato così intrapreso — sotto l'egida del Ministero Britannico dei Trasporti e della città di Manchester — un importante studio volto a determinare qual fosse, tra le soluzioni « nuove » di tipo convenzionale e no, quella che potrebbe essere applicata alla zona di Manchester, su un tracciato lungo 25,6 m. (16 miglia): oggi se ne conoscono le conclusioni.
Furono studiate 21 possibili soluzioni, la maggior parte di esse frutto di progetti che non avevano dato luogo ad alcuna realizzazione pratica (Busway, Teletran, Skylift, Monocab, etc.). La selezione della commissione di studio portò finalmente il campo di scelta a 4 soluzioni: il «Duorail» (ruote d'acciaio su binario d'acciaio - trazione elettrica), del quale molti esemplari circolano già in tutto il mondo, il «Safege» (monorotaia sospesa, ruote pneumatiche, trave cava di guida) in funzione su una linea sperimentale in Francia, l'« Alweg », (monorotaia con ruote pneumatiche che assicurano la guida e la trazione), già in esercizio a Seattle (USA) e in Giappone e lo « Skybus » a veicoli muniti di pneumatici e sistema di guida centrale, costruito dalla Westinghouse e di cui un esemplare circola nel parco di Pittsburgh (USA).
La comparazione tra le spese di impianto (installazioni fisse e materiale rotabile) ha dato, nell'ipotesi di un traffico di 20.000 viaggiatori all'ora, 62,5 milioni di sterline (93.750 milioni di lire) per l'Alweg, 57,6 milioni di sterline (86.375 milioni di lire) per il Duorail, 74,3 milioni (111.375 milioni di lire) per il Safege, e 60,8 milioni (91.125 milioni di lire) per lo Skybus-Westinghouse. Per quanto riguarda il costo annuale di manutenzione e di esercizio, i calcoli hanno dato, sempre nell'ipotesi di un traffico di 20.000 v/ora, 1,28 milioni di sterline (1.925 milioni di lire) per l'Alweg, 1,07 milioni (1.600 milioni di lire) per il Duorail, 1.48 milioni (2.225 milioni di lire) per il Safege e 1,32 milioni (1.975 milioni di lire) per lo Skybus.
Le conclusioni della commissione di studi si sono dimostrate favorevoli per il sistema Duorail, di concezione classica (ruote a bordino su rotaia di acciaio - trazione elettrica). Il costo di impianto e le spese di esercizio sono infatti risultati i più bassi; d'altra parte la concezione di tipo tradizionale permetterà a tali convogli, in caso di necessità, di circolare sulle linee già esistenti, specialmente nel caso di eventuali prove.

POLONIA

Sviluppo dell'elettrificazione

La trazione elettrica fu inaugurata in Polonia nel 1936 con due linee elettrificate: la Varsavia-Otvock e la Varsavia-Prouzkov. Sebbene alla vigilia della guerra 1939-45 la lunghezza delle linee elettrificate raggiungesse già i 112 km., alla fine delle ostilità non esisteva più alcuna installazione elettrica e, nel 1946, l'elettrificazione della rete ripartiva da zero; solo nel 1950 sarebbe stata di nuovo raggiunta la situazione del 1939.
Nel 1961 il chilometraggio delle linee elettrificate alimentate a corrente continua 3 kV raggiungeva i 1212 km.; nel 1963 si toccava la cifra di 1560 km., mentre nel 1965 le linee erano elettrificate per 2227 km. Al 1° gennaio 1968 la trazione elettrica era possibile su 2900 km., vale a dire il 12,49% della lunghezza totale della rete. La rete elettrificata assicura da sola il 41,3 per cento del traffico viaggiatori ed il 25,3% del traffico merci.
L'elettrificazione continua a svilupparsi e le PKP hanno calcolato che nel 1980 la lunghezza delle linee elettrificate sarà di 6000 km., cioè il 23% della rete; queste linee espleteranno da sole il 75% del traffico ferroviario mentre il restante 25% verrà esercitato con la trazione diesel. Si prevede in particolare il compimento della « Strada del Carbone » che collega Tarnowskie Gory e Gydnia, vale a dire la zona mineraria di Slask (Slesia) al porto sul Baltico; sarà pure terminata l'elettrificazione della relazione Slask (Slesia)-Lublin-Varsavia via Radon e Debin. I lavori sono già in corso sull'arteria Poznan-Wroclaw.

STATI UNITI

Il parco trazione diesel

Nel 1959 la potenza totale del parco di locomotive diesel americano raggiungeva i 32 milioni di cav. circa. Al 1° gennaio 1967 la potenza raggiungeva i 40 milioni di cav. per un totale di circa 27.000 locomotive. Gli studi lasciano prevedere che nel 1972 sarà raggiunto un totale di 50 milioni di cavalli. Quanto all'età media dei mezzi, la situazione è la seguente: il 26% locomotive con meno di 5 anni di età, 14% con età tra i 5 ed i 10 anni, 30% tra i 10 ed i 15 anni, il 28% tra i 15 ed i 20 anni e il 2% tra i 20 ed i 25 anni.

VERSO LE 40 ORE SETTIMANALI

L'orario di lavoro ridotto a 40 ore settimanali, 38 per il personale di macchina delle manovre — Le F. S. all'avanguardia in Europa — Rivalutate le competenze accessorie — L'immissione nei ruoli degli assuntori — Il trattamento economico degli addetti agli appalti F. S.

La riduzione dell'orario di lavoro a 40 ore settimanali rappresenta il punto più qualificante dell'accordo raggiunto nel corso di un incontro tra il Ministro on. Mariotti e le organizzazioni sindacali dei ferrovieri. L'Azienda delle F.S. si pone così in una posizione di avanguardia nel settore delle imprese pubbliche di trasporto in Europa. La prevista riduzione dell'orario di lavoro verrà realizzata gradualmente nel corso di tre anni per consentire all'Azienda di predisporre una nuova organizzazione dei turni di lavoro ed un aumento degli organici. Per il personale di macchina addetto ai mezzi di manovra il nuovo orario sarà di 38 ore settimanali. E' prevista una spesa di 45 miliardi di lire.

Anche per quanto riguarda la rivalutazione delle competenze accessorie è stato raggiunto un accordo che prevede un adeguamento in quanto le prestazioni dei ferrovieri vengono ad inserirsi in una attività tipicamente industriale. La maggiorazione delle competenze accessorie riguarda in particolare il compenso per lavoro notturno, il premio di maggior produzione per gli operai, l'indennità di reperimento ed altre indennità generali e particolari. Tale adeguamento comporterà una spesa di 28 miliardi e 400 milioni di lire.

Il problema dell'inquadramento nei ruoli organici del personale delle assuntorie verrà risolto sulla base di un disegno di legge che il Consiglio dei Ministri esaminerà nella prossima riunione e che sarà successivamente presentato alle Camere.

E' stato infine definito il problema dei lavoratori degli appalti F.S. mediante la perequazione con il trattamento economico di cui godono le corrispondenti qualifiche dei dipendenti ferroviari.

LA NEVE E UN

Racconto di Giovanni Pelillo

A Marina non la ricordava nessuno e noi l'avevamo vista fioccare soltanto sulle cartoline illustrate di Natale. Nelle rare giornate senza sole, quando il freddo pungeva, arrossandole, le nostre gambe nude sotto i pantaloncini cortissimi, interrogavamo il cielo grigio e chiedevamo ai grandi:

— Nevicherà?

Era un acuto desiderio, il nostro, stimolato dalle rievocazioni di antiche nevicate viste dai nonni, dai racconti di trincea dei padri, reduci del Pasubio e del Carso e solleticato anche dalle canzoni (Spazzacamino - Fiocca la neve) ripetute nelle grandi trombe di ottone lucido dei grammofoni a manovella.

E il Presepe? Chi avrebbe detto di averlo finito senza aver prima cosparso candida farina e fiocchi di ovatta sui sentieri di cartapesta e sugli aghi dei pini?

Ci chiedevamo se i fiocchi di neve fossero davvero come apparivano nelle illustrazioni del libro di scienze naturali. Stelle a sei punte di finissimo merletto variamente ricamato.

— Mamma sono proprio così perfetti i fiocchi quando cadono?

— No... Così si vedono in una lente o al microscopio.

Se la tramontana spazzava il cielo, spingendo le nuvole verso l'Africa, scorgevamo a ponente, sul mare e dietro la pineta, le cime lontane delle montagne della Calabria tinte di rosa e quando le vedevamo brillare bianche al sole del mattino, invidiavamo i ragazzi calabresi, immaginandoli alle prese in battaglie di palle di neve e nella composizione di grandi pupazzi con sigaro e bombetta.

Allora la neve arrivava sui treni. I tetti dei vagoni e delle vetture ne recavano una coltre bianca, compatta e, tra un vagone e l'altro, sui respingenti, sui ganci, sulle garitte dei frenatori, lo strato ghiacciato recava frange di fantastici cristalli.

— E' nevicato a Campomaggiore — ci rispondevano i macchinisti. Era ancora lontana da noi.

Quella volta, però, la tramontana, scossa la pineta con raffiche di gelo, cessò di colpo e i grandi presero a scrutare il cielo divenuto uniformemente grigio pallido.

Ammutolirono i fili del telegrafo non più arpeggiati dal vento e nell'aria ovattata regnò il silenzio.

Ai primi fiocchi ci precipitammo fuori saltando, battendo le mani, aprendo la bocca al cielo per assaporarla direttamente.

— La neve! Nevica! Evviva!

— Linooo... Rosalbaaa... la neve!

Milioni di coriandoli bianchi frullarono nell'aria, scesero a posarsi lentamente sui nostri capelli, sui ciuffi dei pini, sui rovi, sui cavoli dell'orto, sul pollaio, sui comignoli del casello e sul tetto della stazione.

Imbiancarono la massicciata del binario, coprirono le traversine, si raccolsero nelle buchette del prato e lo scambio, con la mascherina triangolare nera sul lume, apparve nell'abito buffo di Pulcinella.

I grandi saltavano allegri con noi e raccoglievano la neve nei mucchietti che andavano appena formandosi negli angoli più riparati per tirarcela.

Mio padre rinforzò il fuoco nel camino con grossi tronchi di pino e pezzi di traverse.

Rossa al riverbero della fiamma, mia madre dette di mano al paiolo per un piatto a noi inconsueto: la polenta.

Dalle provviste trasse salsicce e pancetta e il giorno dopo volle preparare anche una grande torta con la ricotta dolce, quella che a Napoli chiamano « la pastiera ».

Ne venne giù tanta di neve quel giorno e durante la notte, che il mattino dopo, aiutati da tutti i ferrovieri, innalzammo sul piazzale, di fronte ai binari, un pupazzo alto e grosso, sulla testa del quale pigiammo un vecchio, alto berretto rosso da capostazione.

Per naso una grossa patata, per occhi due castagne e per baffi ciuffi di lana nera.

I pastori vennero a vederlo nelle loro giacche di pelle, sulle quali avevano indossato corte mantelle grigioverdi e il massaro si intabarrò in un ampio mantello nero.

Chi lo aveva, trasse dalla cassapanca il vecchio cappotto buono, diffondendo intorno odore di naftalina.

Noi non avevamo mai avuto un cappotto. Indumento superfluo in quell'angolo di mondo raramente non scaldato dal sole. Quello di mia madre, col collo di pelliccetta, glielo avevo visto indosso per qualche visita di riguardo.

Per cautelarci, vecchie maglie di lana tagliate opportunamente ed arrangiate in fretta furono trasformate in provvide panciere ,aderenti corpetti e berretti col fiocco.

E quanto ben di Dio fu messo in tavola!

Vin cotto, pinoli, fichi secchi con la mandorla e ciliege allo spirito.

Mia nonna, ghiottona, armeggiando con mia madre intorno ai fornelli, assaggiava di tutto, canticchiava motivi pastorali e riesumava versi sacri e profani di antichi poeti del suo repertorio di donna che era andata a scuola.

— La mangiamo stasera la torta? — chiese pregustandone una fetta abbondante.

— Sarebbe uno spreco — rispose mia madre — con tanta grazia di Dio a tavola.

— Ma... con la ricotta potrebbe andare acida fino a domani.

— Lavorata con lo zucchero, la ricotta può durare anche tre giorni — disse mia madre.

— Che peccato, ragazzi, — si rammaricò nonna Rosa, rivolta a noi, come a far credere di essere stata soltanto intermediaria di un nostro desiderio — pensate che una torta così buona domani finirà alle galline.

— Tranquilli tutti, — concluse mia madre — Le galline hanno altro.

Erano i casi in cui mio padre, per non far torto a una o all'altra delle sue donne, taceva, fingendo di non aver sentito.

Gustato lentamente un ultimo bicchiere di vino rosso, si avvolse una sciarpa intorno al collo e, rivoltaci ed avuta la buona notte, si avviò alla stazione per il suo turno. Prima di cena, aveva preso due grandi secchi e riempitili di tizzoni ancora scoppiettanti, sottratti alla brace del camino, li aveva posti al centro di ciascuna delle due camere da letto.

Non erano case costruite per riparare molto dal freddo.

Le pareti erano sottili schermi di tufi messi per taglio e coperti da uno strato di calcina e di gesso.

In quei giorni vi si bubbolava.

Satolli, stanchi delle diavolerie e del chiasso di quei due giorni di vacanza sulla neve, ci addormentammo che mia nonna aveva appena cominciato a mormorare le sue preghiere preferite.

Ettore, il più piccolo, nella camera grande con mia madre.

* * *

Era la seconda notte che nevicava su Marina.

Diana, la nostra cagna, pur stanca di aver giocato con noi tutto il giorno, non aveva voluto mancare al suo turno di notte con mio padre.

Le sue orme seguivano quelle più profonde di mio padre. Gli aveva girato intorno mentre sistemava la lanterna al centro del piazzale, il verde rivolto verso la Calabria per il passaggio del direttissimo, e si era accucciata ai suoi piedi. A tratti, il ticchettio dei « giunto » e dei « partito » delle stazioni « abilitate » si confondeva col crepitare dei legni nella stufa.

Mio padre non sapeva telegrafare, ma dal diverso susseguirsi dei punti e delle linee ripetuti dai martelletti degli apparati, era in grado di distinguere le sigle e i brevi messaggi scambiati tra i dirigenti di turno.

Passato, con notevole ritardo, il direttissimo, uscì a girare la lanterna: questa volta il rosso lato Calabria.

A TORTA

Fatto questo, sapeva di poter contare su una pausa di qualche ora e ne approfittava per appisolarsi: il braccio sul tavolo del telegrafo e le gambe distese su un panchetto. Doveva soltanto assicurarsi che gli scambi, ai lati estremi del piazzale, fossero ben visibili, nel verso che consentiva il transito dei treni sul primo binario.

Il vento spegneva talvolta il lume a petrolio nel disco dello scambio e lui doveva andare a riaccenderlo.

Una buona occasione, in cuor suo, per passare nello stretto corridoio tra i binari e il muro della nostra casetta e tendere lo orecchio ad una delle finestre a rassicurarsi che dormissimo tranquilli.

Sovente, entrava in punta di piedi per farci trovare, al risveglio, una sorpresa, uno scherzo.

E l'idea, quella volta, gli era venuta, in attesa del direttissimo, ripensando alla fretta della nonna di far fuori la torta. La avrebbe nascosta alla stazione, nel suo armadio.

Immaginava già la « caccia al tesoro » cui avrebbe assistito al mattino e ne pregustava, ridendone dentro, tutti gli sviluppi. Notò, tuttavia, che Diana, anziché seguirlo, lo precedeva in preda ad una sorta di inquietudine, ma non ci fece gran caso e, impostole di accucciarsi, entrò pianissimo.

Da più di tre ore, insidiosamente miscelandosi al tepore della brace, l'ossido di carbonio si era insinuato, in invisibili volute, nel nostro respiro.

Mio padre non lo avvertì, impegnato a far tacere Diana che ora uggiolava sommessamente e grattava la porta con le zampe.

Nel nostro sonno profondo sognavamo, forse, discese vertiginose sugli sci, lungo interminabili piste innevate e ruzzoloni con gli slittini su montagne di panna montata.

Nonna Rosa doveva essere alle prese con una torta gigantesca a scegliere fra ciliege e scorze di arance candite.

Chi non sognava certamente doveva essere mia madre e fu infatti dalla sua camera che giunse a mio padre un lamento flebile, appena percettibile.

* * *

Ciò che accadde dopo conta soltanto per l'affettuosa solidarietà che univa i « pionieri » di Marina.

Intabarrati nelle coperte, ci accorgemmo, alle prime luci dell'alba, di essere circondati dalle premure di tutti quelli che Diana, abbaiando disperata, aveva fatto saltare dai letti.

Il Capo Stazione con la signora, Peppino Mastropietro, Michele Canosa con moglie e figli, il caporale della Croce Rossa e Poldina, il cuoco degli ingegneri.

Annetta mi sorrideva dolcissima, appoggiando furtivamente la guancia alla mia.

Nonna Rosa si lamentò:

— Lo dicevo io di mangiarla ieri sera la torta con la ricotta. Stanotte potevamo essere morti tutti e... addio torta.

E mia madre, con un filo di voce:

— Sì... e saremmo andati a digerirla all'inferno, in compagnia di Belzebù.

Poi Lino dovette balbettare una delle sue originali trovate e tutti prendemmo a ridere come matti, mentre sui binari, la neve andava sciogliendosi ai primi raggi di sole.

* * *

Mario, mio figlio, non era riuscito mai a spiegarsi la mia mania di mettere i dolci nel frigo per mangiarli sempre l'indomani.

Anatomia d'un incidente

PERICOLATO SCONTRO

Siamo lieti di illustrare, stavolta, un mancato incidente: grazie alla tempestività di agenti appartenenti a varie categorie, si è potuta scongiurare la più grave tra le tragedie ferroviarie: lo scontro frontale tra due treni in corsa.

Nei precedenti articoli la descrizione dei vari inconvenienti di esercizio ci portava inevitabilmente a porre in risalto le responsabilità degli agenti coinvolti nel fatto ed a dedicare modesto spazio alla illustrazione degli interventi di qualcuno che avesse concorso a ridurre le conseguenze dell'incidente.

Oggi siamo lieti di esporre i particolari di un mancato scontro, non soltanto perché trattasi di una tragedia evitata, ma perché agenti appartenenti a varie categorie del personale dell'esercizio sono validamente intervenuti, in perfetta collaborazione e con assoluta tempestività, riuscendo a scongiurare il più grave incidente che si possa prevedere: lo scontro frontale fra due treni in corsa.

Come è ovvio, nelle precedenti esposizioni si parlava molto di responsabilità e poco di meriti.

Questa volta la responsabilità è di uno solo, ma il merito è dei molti che, in misura adeguata ai mezzi a disposizione, hanno dimostrato prontezza di riflessi e tempestività nell'azione.

Ma veniamo al fatto e ci renderemo conto dell'ottimo servizio prestato dai citati agenti nel momento in cui è stato necessario adottare provvedimenti di emergenza.

La linea di cui trattasi è a semplice binario, ad intenso traffico, esercitata col blocco elettrico manuale. Il personale dei treni (di macchina e di scorta) non è tenuto ad intervenire nel controllo degli incroci.

Sono interessate due stazioni attigue, che chiameremo convenzionalmente A e B, fra le quali è interposta una fermata presenziata da assuntore. Detto agente non interviene nel distanziamento dei treni, ma effettua servizi commerciali e cura la chiusura di un passaggio a livello.

Nella stazione di A doveva aver luogo l'incrocio fra un treno dispari, che indicheremo convenzionalmente col numero 1 e due treni pari, provenienti da B, che chiameremo 2 e 4.

Il treno 2 era già arrivato ad A, ed era stato regolarmente ricoverato in binario deviato.

Il treno 1 era in arrivo.

Il dirigente movimento di A aveva da qualche minuto concesso il consenso di blocco elettrico per il treno 4 a B, quando si presentò sugli scambi di ingresso il treno 1 per il quale era predisposto l'itinerario di arrivo sul binario di corsa, cioè sul binario di corretto tracciato.

Ovviamente i segnali luminosi di protezione e partenza della stazione di A presentavano l'aspetto previsto dal Regolamento sui segnali per l'arresto del treno in stazione, né potevano essere disposti diversamente in quanto, essendo stato concesso il consenso di blocco elettrico a B per il treno 4, il dirigente movimento di A per molteplici motivi non avrebbe potuto in alcun modo, anche volendo, disporre a via libera il segnale di partenza ed il relativo avviso.

Per soddisfare la legittima curiosità dei lettori esperti precisiamo che il segnale di avviso a distanza era giallo-lampeggiante, il segnale di protezione era giallo fisso ed il segnale di partenza era ovviamente rosso.

Quando il treno 1 si presentò sugli scambi di ingresso della stazione di A, la sua velocità era modestissima, in conseguenza di un rallentamento che si trovava nella zona e che il macchinista aveva regolarmente rispettato.

Il dirigente movimento, lungi dal sospettare quello che sarebbe accaduto, non notò nel comportamento del macchinista che si trovava alla guida del treno 1, alcunché di anormale, almeno per quanto riguardava l'ingresso in stazione. Fu quando il locomotore del treno 1 transitò davanti al fabbricato viaggiatori che il dirigente movimento, dall'occhio esperto di chi vede arrivare, partire e transitare tanti convogli, notò da vari sintomi (mancanza di azione frenante, inserimento

di motori di trazione) che il treno, anziché predisporsi all'arresto, acquistava velocità per il transito.

Se si fosse trattato di un treno normalmente in libero transito, da arrestare per qualche necessità improvvisa, il nostro dirigente avrebbe disposto immediatamente il segnale di partenza a via impedita; ma nel caso in questione il treno aveva fermata d'orario per incrocio ed il segnale di partenza, come abbiamo già spiegato, era a via impedita, quindi al dirigente di A, quando vide che il treno 1 aumentava la velocità e transitava indebitamente a segnale chiuso, non rimase che invocare rapidamente il benevolo intervento di S. Cristoforo, protettore dei ferrovieri, e porre in atto tutto quanto era possibile per scongiurare il disastro. Rientrato precipitosamente in ufficio, egli chiamò al telefono l'assuntore della fermata che si trovava fra A e B e gli ordinò di fermare il treno 1, informandolo contemporaneamente che anche il treno 4 poteva essere già transitato da B. Dopo tale opportuna iniziativa, lo stesso dirigente di A portò la maniglia di consenso dell'istrumento di blocco corrispondente con B in posizione di bloccato e, pulsando, annullò il consenso che aveva concesso per il treno 4, senza peraltro avere alcuna certezza che detta operazione, che doveva provocare automaticamente la disposizione a via impedita del segnale di partenza da B, sarebbe risultata tempestiva.

Compiuta rapidamente la citata operazione all'istrumento di blocco, il nostro dirigente informò della pericolosa circostanza il dirigente centrale, il quale, con altrettanta rapidità, rese edotto della situazione l'agente di servizio alla sottostazione elettrica di giurisdizione. Quest'ultimo, con encomiabile tempestività, tolse tensione alla linea aerea di contatto del tratto di linea da A e B.

Esaminiano ora che cosa accadeva nell'assuntoria.

Ricevuto dal dirigente di A l'ordine di fermare il treno 1 ed eventualmente il treno 4, l'assuntore veniva contemporaneamente chiamato dal dirigente di B che gli confermò la necessità di fermare in linea entrambi i treni.

L'assuntore provvide personalmente ad esporre il segnale d'arresto a mano al treno 1 ed inviò il dipendente manovale incontro al treno 4.

L'intervento dell'assuntore risultò efficace; infatti il treno 1 si arrestava regolarmente, mentre il manovale non trovò il treno 4 il cui macchinista, avendo scorto « in extremis » il segnale di partenza della stazione di B disporsi a via impedita in seguito all'annullamento del consenso operato dal dirigente di A, aveva azionato la frenatura rapida arrestando il treno oltre gli scambi di uscita della stazione dalla quale stava transitando.

Chiarita la situazione di scongiurato pericolo la linea aerea fu rialimentata. Il treno 4 fu fatto sollecitamente retrocedere a B ed il treno 1 fu fatto avanzare verso la stessa stazione, dove effettuò l'incrocio che avrebbe dovuto aver luogo ad A, e tutto ritornò normale. Lievi ritardi e nessun panico fra gli ignari viaggiatori.

Come si vede tutto finì nel migliore dei modi e nella disgraziata circostanza emerse chiaramente che il personale di ogni ordine e grado, avente ingerenza nella circolazione, fu vigilante e tempestivo nell'affrontare i provvedimenti richiesti dall'anormale situazione.

Un discorso a parte merita purtroppo il comportamento del macchinista del treno 1, responsabile dell'accaduto.

Dall'inchiesta ufficiale risulta che nel momento cruciale in cui il treno transitò indebitamente da A, l'aiuto macchinista si trovava nella cabina posteriore del locomotore per compiere un'operazione tecnica ordinata dal macchinista. Quest'ultimo, che ovviamente era rimasto solo in cabina di guida, ammise, nel corso dell'interrogatorio, di aver rilevato l'esatto aspetto dei segnali di avviso, protezione e partenza della stazione di A (giallo lampeggiante giallo rosso), ma non fornì spiegazioni attendibili o comunque meritevoli di essere riferite in questa sede, sulle circostanze che lo portarono a transitare dalla stazione stessa.

Qualunque considerazione o supposizione non cambierebbe il grave fatto.

Rimane la consolazione che, nella circostanza, vari altri agenti si sono dimostrati all'altezza della situazione, e con il loro intervento hanno evitato il peggio.

Francesco GIAMBI

Filo diretto

DIMENTICATE LE FS

Gentile Sig. Direttore,

a scuola ci hanno dato l'opuscolo « La Nostra Italia » ove, mentre si parla del 50° anniversario della Vittoria, della emigrazione italiana, del lavoro italiano all'estero, dello sport, della rete autostradale italiana e tante altre cose, non viene fatto il minimo accenno al poderoso sforzo delle Ferrovie Italiane per rendere sempre più efficiente, comoda e veloce la Rete Italiana.

A me, appasionato di treni e di tutto ciò che è ferrovia, ha fatto meraviglia questo silenzio, considerando che l'opuscolo è stato pubblicato a cura di un importante organismo quale il Ministero degli Esteri.

Ho ritenuto di informarLa qualora Ella non abbia avuto occasione di vedere la pubblicazione.

Colgo l'occasione per informarLa che non mi è pervenuto il numero di gennaio di « Voci della Rotaia » al quale sono abbonato e che ho piacere di ricevere regolarmente.

Distinti saluti

ALBERTO VIVANTI
Studente 1° Liceo - Madrid

Egregio Signore,

mi ha fatto molto piacere ricevere la Sua segnalazione e leggere il Suo apprezzamento per l'impegno che andiamo dedicando al rinnovamento della nostra Azienda.

Vedremo di intervenire presso gli organismi che curano la pubblicazione dell'opuscolo da Lei segnalato perché la Rete ferroviaria abbia il posto che le compete nell'illustrazione dei progressi realizzati dal nostro Paese.

Nell'esprimerLe il mio ringraziamento per l'impegnato interesse che Lei dedica ai problemi ferroviari, sono lieto di informarLa che ho disposto perché « Voci della Rotaia » Le venga inviata per un anno in « omaggio ».

Cordialmente

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

SULLE PENSIONI

L'Ufficio Relazioni Pubbliche della Direzione Provinciale del Tesoro di Firenze in risposta ad alcuni lettori del giornale « La Nazione » faceva il punto sulla riliquidazione delle pensioni agli Statali in applicazione alla legge 249/1968; tra l'altro precisava che l'Azienda F.S. non aveva ancora inviato alcun provvedimento di riliquidazione.

Il Direttore Generale ha voluto chiarire la reale situazione con la lettera che pubblichiamo:

Egregio Direttore,

su « La Nazione » del 2 febbraio scorso nella rubrica « Lettere al direttore », è apparsa una nota dell'ufficio Relazioni Pubbliche della Direzione Provinciale del Tesoro di Firenze relativa all'applicazione della legge 18 marzo 1968, numero 249, che prevede la riliquidazione delle pensioni a carico dello Stato e delle aziende autonome, a decorrere dal primo marzo 1968.

Tra l'altro, la Direzione Provinciale del Tesoro di Firenze, nel puntualizzare la situazione, rileva che l'azienda delle ferrovie dello Stato non ha fatto ancora pervenire alcun provvedimento di riliquidazione.

Ora questo dato di fatto, a sé considerato, può ingenerare un'idea distorta di quella che è la reale situazione delle cosiddette « riliquidazioni » delle pensioni presso l'azienda, in quanto prescinde dai criteri seguiti nell'impostare l'operazione, dalle condizioni obiettive che vi influiscono e soprattutto dalle dimensioni quantitative che il problema assume in un organismo come le ferrovie dello Stato, che hanno centosettantamila dipendenti in servizio e centottantamila in pensione.

Il ritardo iniziale nell'iter delle riliquidazioni delle pensioni dei dipendenti delle ferrovie dello Stato è quindi soltanto apparente essendo dovuto essenzialmente all'adozione di un programma organizzativo — adeguato alla situazione e alle condizioni accennate — che è inteso a snellire tutte le operazioni successive e che comprende in particolare l'elaborazione meccanografica, la quale consente non solo il calcolo vero e proprio della riliquidazione, ma anche la emissione di tutti i documenti formali (decreto, notifica e ruolo di pagamento). Messa a punto tale piattaforma operativa di base, i lavori procederanno con rapidità molto maggiore che se si fossero seguiti i criteri e le modalità normali; per cui non solo i tempi d'attesa iniziale verranno neutralizzati, ma si potrà concludere il lavoro in termini molto brevi.

Entro il prossimo autunno infatti, la riliquidazione delle centottantamila pensioni in carico al fondo pensioni ferroviario sarà cosa fatta. Fino a oggi sono già state prese in esame più di ottantamila partite e circa sessantamila sono già state revisionate e predisposte per la elaborazione meccanografica. Il primo contingente di cinquemila « ruoli » è già stato inviato alle Direzioni Provinciali del Tesoro per l'ammissione a pagamento dei nuovi importi di pensione.

Grato dell'ospitalità, Le invio cordiali saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

DLF

A VIPITENO DAL 21 AL 23 FEBBRAIO IL XIX CAMPIONATO NAZIONALE

Vecchie e nuove glorie sugli sci

Gli anziani si sono impegnati al massimo ma hanno dovuto spesso cedere il passo ai giovani, molti dei quali entreranno a far parte della nuova formazione dei fondisti — Lotta appassionante tra le rappresentative di Verona e Torino.

Mai come in questa manifestazione si era avuta una così massiccia partecipazione di atleti: 233 iscritti appartenenti a 36 Sodalizi. Vecchi e giovani. Campioni passati, presenti e... futuri. Ho visto il declino dei « veci » e l'ascesa dei giovani. Ma tutti, in tutte le gare hanno sempre profuso ogni energia cercando di migliorarsi e affermarsi. Siamo alle gare della prima giornata. Fondo Km. 15. E' una gara dove la forza e l'allenamento, lo stile composto del passo lungo e della spinta continua, sono prerogative del campione. La gara si svolge su un anello di 5 km da ripetersi tre volte. Dovevamo vedere se, ancora una volta, possiamo formare una Rappresentativa forte ed omogenea per i prossimi Campionati Europei dei ferrovieri che si svolgeranno nel 1970 in Svezia. Con Scagno, Commissario per lo Sci dello sport ferroviario, abbiamo tirato un grosso sospiro di sollievo: possiamo contare su nuovi atleti. Oltre a Wuerich, sui Kopp sui Mazza e Ruggero Piller di S. Candido, e Walter Buzzi.

Nel pomeriggio slalom gigante. Monte Cavallo. Un dorsale di montagna, pulito, senza alberi e senza il minimo ostacolo. Una pista visibile dal basso, dalla partenza all'arrivo. Un mare di neve sotto il sole in un terso cielo. 136 partecipanti alla categoria senior-junior, 21 alla categoria ragazzi e 8 rappresentanti del gentil sesso. I migliori sono nella prima testa di serie. Con il n. 2 parte Massimo Bencini di Firenze che l'anno scorso a Brunico dominò nelle gare della categoria ragazzi. Quest'anno si è difeso bene, ma nulla ha potuto contro i vari atleti dell'arcoalpino. Quando già circa 20 concorrenti hanno tagliato il traguardo si comincia a delineare la classifica. Augusto Seidner di Brennero con un brillante 1'15"5 è in testa. E' un tempo che nessuno riuscirà a battere.

Secondo giorno di gare. Slalom speciale. Si ripete la gara del gigante. Una gara magnifica e una nuova vittoria di Seidner.

Terzo ed ultimo giorno di gare. E' rimasta la staffetta. Ma, c'è una grossa sorpresa. Nella lotta tra S. Candido e Torino, altri due Sodalizi si sono inseriti. Principalmente Brennero che per un peccato di ingenuità, possiamo dire, ha perduto il Campionato. Infatti, non avendo iscritto sulla scheda la squadra alla staffetta, si è pregiudicato la vittoria.

All'inizio della gara di staffetta è tutto un susseguirsi di colpi di scena. Frizzi tra uno e l'altro, grida di entusiasmo, di incitamento. « Forza S. Candido ». « Vai Torino ». E i vari Ruggero Piller, Mazza e Kopp di S. Candido, Degli Uomini, Carnielutti e Walter Buzzi di Pontebba e poi

In alto la cerimonia della premiazione presente il Sottosegretario on. Sammartino; a sinistra, un momento della staffetta 3x10 km.; qui sopra, la più piccola partecipante del DLF Napoli simboleggia l'entusiasmo di tutti.

Milano che conta su Wuerich, terzo frazionista, e Torino con il « vecio » Antonio Bellone e gli altri che consumano ogni energia per una vittoria.

Alla premiazione, sulla piazza centrale di Vipiteno, presenti il Sottosegretario ai Trasporti, on. Sammartino, il Direttore Compartimentale di Verona, ing. Fulga, il Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F. Dott. Scodellari, ha partecipato la popolazione della cittadina. La banda di Vipiteno in costume tirolese.

Coppe, medaglie e premi. Parole d'incitamento e di grazie per la sportività dimostrata. Un grazie a questi atleti, un grazie ai loro dirigenti, un grazie a tutti gli organizzatori. Ma, in queste parole di ringraziamento e di incitamento, uno sprone a continuare sempre sulla stessa via: unire tra loro sempre più e sempre meglio questa nostra grande famiglia ferroviaria.

CLASSIFICA FINALE

— **Gara fondo Km. 15:** 1) Wuerich Dante - D.L.F. Milano - 46'19"1; 2) Buzzi Walter - D.L.F. Pontebba - 48'33"3; 3) Bellone Antonio - D.L.F. Torino - 49'02"8.

— **Slalom gigante junior-senior:** 1) Seidner Augusto - D.L.F. Brennero - 1'15"5; 2) Iremberg Ugo - D.L.F. S. Candido - 1'17"5; 3) Seidner Giovanni - D.L.F. Brennero - 1'17"6.

— **Slalom gigante (cat. ragazzi):** 1) Thaler Pietro - D.L.F. Brennero - 1'27"2; 2) Balbinot Roberto - D.L.F. Tarvisio - 1'29"4; 3) Vallauri Ezio - D.L.F. Cuneo - 1'32"3.

— **Slalom gigante - cat. junior-senior femminile:** 1) Iremberg Maria - D.L.F. S. Candido - 2'03"3; 2) Seidner Waltrud - D.L.F. Brennero - 2'04"8; 3) Vigl Dolores - D.L.F. Brennero - 2'35"2.

— **Slalom speciale - cat. junior-senior:** 1) Seidner Augusto - D.L.F. Brennero - 74"15; 2) Iremberg Ugo - D.L.F. S. Candido - 79"74; 3) Petrotti Alessandro - D.L.F. Bolzano - 79"80.

— **Slalom speciale - cat. ragazzi:** 1) Thaler Pietro - D.L.F. Brennero - 86"75; 2) Vallauri Ezio - D.L.F. Cuneo - 95"51; 3) Gislimberti Silvio - D.L.F. Trento - 95"98.

— **Slalom speciale - cat. seniore femminile:** 1) Seidner Waltrud - D.L.F. Brennero - 156"93; 2) Felder Cristina - D.L.F. Brunico - 171"61; 3) Fortarel Graziella - D.L.F. S. Candido - 184"37.

— **Staffetta 10x3:** 1) D.L.F. S. Candido « a » 1h24'37"2; 2) D.L.F. Pontebba « b » 1h25'48"6; 3) D.L.F. Milano 1h28'26".

CLASSIFICA PER D.L.F.:

Cat. A: 1) S. Candido - punti 227; 2) Brennero - punti 223; 3) Bolzano punti 157.

Cat. B: 1) Brunico - punti 77; 2) Tarvisio - punti 62; 3) Verona - punti 60.

CLASSIFICA PER COMPARTIMENTI:

1) Verona - punti 905; 2) Torino - punti 242; 3) Trieste - punti 197.

Giuseppe MAGI

Vacanze a Rimini

SOGGIORNI ESTIVI A RIMINI RIVAZZURRA

Una serie di alberghi modernissimi a Vostra disposizione per un lieto periodo di vacanze su di una spiaggia incantevole con l'assistenza dell'Ufficio D.L.F.

ALBERGHI SUL MARE

Per TURNI DI 7 GIORNI pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tassa di soggiorno e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona. Camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 14.000; camere a 2-3 letti senza servizi privati e doccia L. 13.300; camere un letto senza servizi privati e doccia L. 14.700; bambini dai 0 ai 7 anni sconto del 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona. Camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 19.600; camera a 2-3 letti senza servizi privati e doccia Lire 18.200; camere un letto senza servizi privati e doccia L. 20.300; bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

ALTRI ALBERGHI

Per TURNI DI 7 GIORNI pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tassa di soggiorno e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona. Camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 11900; camere a 2-3 letti senza servizi privati e doccia Lire 11.200; camere un letto senza servizi privati e doccia L. 12.600; bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona. Camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 16.800; camere a 2-3 letti senza servizi privati e doccia Lire 16.100; camere un letto senza servizi privati e doccia L. 17.500; bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

INIZIO DEI TURNI

Bassa stagione: 7, 14, 21 e 28 aprile, 5, 12, 19 e 26 maggio, 2, 9, 16, 23 giugno.

Alta stagione: 30 giugno, 7, 14, 21 e 28 luglio, 11 e 25 agosto.

Bassa stagione: 1, 8, 15, 22 e 29 settembre, 6 ottobre.

NORME PER L'ISCRIZIONE

1) Le prenotazioni per uno o più turni settimanali debbono essere indirizzate all'**Ufficio DLF - viale Regina Margherita, 109 - 47037 Rimini-Marebello accompagnate da un acconto per nucleo familiare di Lire 10.000 (con assegno bancario o vaglia postale), intestato a « Gestione Turistica DLF Rimini ».**

2) Nell'effettuare la prenotazione indicare con precisione il periodo richiesto, tenendo conto che i turni iniziano e terminano di domenica, e il numero delle persone e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni.

3) Limitatamente al mese di Agosto, sono ammessi solo due o quattro turni e precisamente: 27/7-10/8, o 10/8 - 24/8, oppure 27/7 - 24/8.

4) Specificare se si desidera il soggiorno in alberghi sul mare. Gli altri alberghi distano al massimo 150 metri dalla spiaggia.

5) I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza. E' accettato l'arrivo di mattina, comunque la stanza non sarà consegnata prima delle ore 15 e dovrà essere lasciata libera nel giorno di partenza entro le ore 11.

6) Per altre informazioni dirette telefonare al numero interno F.S. 400 oppure Telefono urbano numero 30650. L'Ufficio è a vostra disposizione anche di domenica e giorni festivi con il seguente orario: 8-12,30; 15-20.

7) E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni — specialmente per luglio e agosto — almeno DUE mesi prima dell'inizio del turno desiderato.

8) In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato meno L. 500 per persona, sempre che la rinuncia sia comunicata 7 giorni prima dell'arrivo previsto.

9) Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

UN CONCORSO PER VOI

Ai primi cinque estratti vacanza per due a Rimini Rivazzurra

« Voci della Rotaia » e la gestione turistica del D.L.F. di Rimini mettono a concorso 5 soggiorni gratuiti di una settimana ciascuno, per due persone, in bassa stagione (maggio, giugno e settembre) negli alberghi di Rimini Rivazzurra.

Per partecipare al Concorso occorre rispondere alla domanda che compare nel sottostante tagliando, che deve inoltre essere riempito in ogni sua parte, incollato su cartolina postale e inviato a **D.L.F. di Rimini - Gestione Turistica - Viale Regina Margherita, 109 - 47037 RIMINI MAREBELLO.**

I cinque premi saranno estratti a sorte tra tutti coloro che avranno risposto esattamente alla domanda.

Domanda: Quale è il nome del direttissimo che collega Cagliari a Porto Torres?

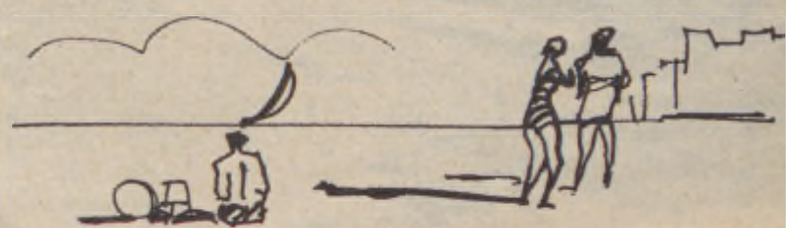
Risposta: .....

.....

Nome, cognome, qualifica: .....

.....

Indirizzo: .....



CON LA "PUZZOLA" NEI BOSCHI DI SEQUOIE

Le foreste di « Redwood » (Sequoia sempervirens) della California esistono probabilmente da quaranta milioni di anni e utilizzate come lo sono oggi andranno avanti finché esisterà la terra: i metodi moderni di utilizzazione, conservazione e difesa non solo garantiscono un aumento annuo di nuove piante pari all'annuale taglio del legname, ma offrono lussureggianti zone ricreative tra gli alberi più alti del mondo. Uno dei tour più insoliti di questa regione è la gita in «Skunk» da Fort Bragg sulla frastagliata costa settentrionale della California a Willits situata 65 chilometri all'interno, al di là della superstrada Redwood Highway (US 101).

Gli « Skunk » sono treni: il nome vuol dire « puzzola » e venne appiccicato a questi treni a causa del combustibile che usavano, il cui odore preannunziava da lontano l'arrivo del convoglio: oggi i treni a gas sono stati sostituiti da automotrici diesel, che fanno servizio ogni giorno, gestite dalla California Western Railroad che nel 1965 ha messo in servizio anche il « Super Skunk » o Superpuzzola, un trenino a vapore all'antica, composto di quattro carrozze e un tender dell'epoca vittoriana, dipinte ad allegri colori, trainate da una locomotiva Mikado 2-8-2 che erutta fumo e vapore.

Il tracciato si snoda per 65 chilometri nelle maestose foreste di sequoie, traversando trentadue tra ponti e tralicci ed infilandosi in due tunnel, ed è così tortuoso che ha dato alla linea il nomignolo di « ferrovia più storta del mondo »: le rotaie si snodano lungo il pigro fiume Noyo, descrivono curve che sono addirittura nodi di Savoia all'ombra degli alberi giganteschi, attraverso campi solatii sparsi di

« La Puzzola », un'automotrice diesel della California Western Railroad che attraversa l'incantevole regione dei boschi di sequoie, zona inaccessibile alle auto.

fiori selvatici e frutteti, tra le mucche che pascolano.

La piccola ferrovia è profondamente amata dalle persone che se ne servono: nata nel 1885, quando arrivò via mare una piccola locomotiva a legna per portar fuori dalla foresta i tronchi di redwood, servì più tardi per i rifornimenti dei campi di taglialegna e degli allevatori lungo la linea, e costituì per molto tempo l'unica via d'accesso alle montagne, splendide, ma irte di difficoltà. Nei giorni di festa portava i legnaioli, gli operai delle segherie e le loro famiglie a fare gite e picnic, serviva ai pescatori che venivano lasciati nei posti adatti alla pesca e ripresi al ritorno; il treno trasportò persino una scuoletta portatile per i bambini dei legnaioli.

Con l'avvento delle automobili e delle strade asfaltate, le locomotive a vapore vennero eliminate e sostituite dai piccoli ed economici « autobus su rotaie », le automotrici diesel che hanno però conservato lo spirito di quei tempi: infatti i macchinisti ancora si fermano lungo la linea per prender su provviste e viveri, consegnano la posta e si fermano a vedere che cosa sia successo se non vedono il fumo nel comignolo di una capanna che sanno abitata; questo loro spirito di buon vicinato li ha resi famosi, sicché i turisti si spingono fino a Fort Bragg o a Willits apposta per fare la gita — due ore e mezza — attraverso i magnifici boschi lussureggianti di felci, azalee e rododendri. E' stato appunto per venir incontro a questo aumento di traffico che è stato aggiunto nel 1965 il Super Skunk, che riporta i passeggeri all'epoca della ferrovia a vapore, chiave delle porte del West e di per se stessa importante capitolo della storia dei trasporti americani.

La linea è oggi proprietà della Union Lumber Company che utilizza e conserva 86.000 ettari di foresta di sequoie redwood e gestisce una delle maggiori segherie di redwood del mondo: la segheria è a Fort Bragg e si può visitare.

Per compiere il tragitto di sola andata si impiegano, come si è detto, circa due ore e mezza, e mentre « La Puzzola » è in servizio tutto l'anno la « Super Puzzola » è in servizio solamente dalla tarda primavera fino al 15 settembre.

Per voi amici in pensione

a cura di A. Maussier

Di tutto un po'

Iniziamo la rubrica di marzo dando la precedenza ad una risposta che, per ragioni di spazio, non aveva trovato posto nel numero precedente. L'Operaio Specializzato a riposo Catelli Gino da Firenze chiede se la riliquidazione delle pensioni a decorrere dal 1-3-1968 si estenda anche alle buonuscite liquidate a coloro che sono cessati anteriormente a tale data. Rispondiamo, purtroppo, negativamente.

Un « folto gruppo di pensionati, per mezzo del C.P.V. 1. cl. a riposo Emanuele Lentini da Siracusa chiede di conoscere notizie sulla ben nota questione del decimo per competenze accessorie e sullo stato dei lavori per la riliquidazione delle pensioni. La misura, rassicuriamo il collega, è restata invariata; le pensioni riesaminate sono circa 80.000, delle quali 20.000 sono state già approvate, con trasmissione dei ruoli al Servizio Ragioneria. Tali notizie si riferiscono, grosso modo, alla metà del mese di marzo.

La risposta relativa alle competenze accessorie vale anche per il Capo Treno a riposo Andrea Cappello da Licata il quale quindi può tranquillizzarsi che i suoi 24 anni prestati con competenze accessorie sono stati valutati nella misura di 1/10 dello stipendio goduto al 31-12-1964, dalla data del suo esonero (5-6-1967) al 1-3-1968 e da tale data in poi in 1/10 del nuovo stipendio.

Buona notizia all'Operaio Qualificato 1. cl. a r. Giuseppe Ruocco il cui libretto di pensione recante il n. 435.558 è stato spedito a Napoli, per la consegna all'interessato. Contemporaneamente sono stati trasmessi al Servizio Ragioneria i ruoli per la pensione definitiva.

L'Operaio Specializzato a.r. Francesco Licandro da Palermo, invece, dovrà avere ancora un po' di pazienza in quanto la sua pensione è all'approvazione dal 12 febbraio.

Il Macchinista 1. cl. a r. Socrate Marchetti chiede di conoscere un sistema per poter determinare il netto dell'importo della pensione. Lo accontentiamo subito. Praticamente si opera così: supponiamo di dover ricavare il netto di una pensione di annue lorde L. 625.000.

Pensione annua lorda	L. 625.000 +
13. mensilità	L. 52.083,33
	L. 677.083,33—
Ritenuta ENPAS - (1%)	L. 6.777,83
	L. 670.312,50—

Ritenute erariali
quota esente L. 240.000
L. 670.312 —
L. 240.000 =
L. 430.312

Ricch. Mob. + Addiz. 4,20% di di L. 430.312 = L. 18.073,10	L. 18.073,10
	L. 652.239,40
Rata mensile 652.239,40:13 =	L. 50.172,26
Bollo 0,50%	L. 25,20
	L. 50.147,06
Arrotond.	L. 0,06
Rata mensile =	L. 50.147,00

Attenzione, però, perché questo esempio è valido solo per pensioni comprese tra 300.000 e 960.000 (in questi importi va inclusa anche la 13.). Al disotto delle 300.000 abbiamo la sola trattenuta per l'ENPAS; al disopra delle 960.000 il discorso si fa un po' più complicato perché troviamo due scaglioni di tassazione. Se a qualcuno interessa potremo tornarvi sopra la prossima volta. Veniamo ora al Macchinista 1. cl. Tommaso Cagiano il quale chiede chiarimenti sul suo servizio militare ed al riguardo riporta un prospetto che noi rettifichiamo come segue:

Anni di servizio: 30
Scivolamento (1/10): anni 3
Servizio militare: 1 anno, 5 mesi, 28 giorni
Colonia metà di 14 mesi (1): 1 mese
Campagna di guerra (2): 1 anno
Totale 35 anni, 6 mesi, 28 giorni.

Ora attenzione: (1) il servizio reso in Colonia dal 21-9-1935 al 15-3-1937 sarebbe pari a mesi 14 e la metà (in tal misura viene valutato il servizio in colonia) è uguale a mesi 7. Però tenuto conto di una disposizione che stabilisce che per il periodo in cui viene valutata la campagna di guerra non può essere concesso nessun altro aumento, dai 14 mesi occorre toglierne 12 (campagna di guerra 35-36) e poi calcolare la metà. Ancora (2) per quanto attiene alla « zona di operazione » il cui periodo era stato indicato a parte si precisa che esso non è valutabile due volte perché già conteggiato nel servizio militare.

Il Frenatore a riposo Salvatore Fidone chiede di conoscere quale aumento comportino, sulla pensione, le croci di guerra, i nastrini delle campagne etc. Rispondiamo che tali benemerenze combattentistiche non attribuiscono automaticamente aumenti di sorta. Occorre, invece, che essi siano fatti valere ai fini della concessione del compenso combattenti, il quale, poi, verrà valutato ai fini della pensione.

L'unico beneficio, automatico, è quello delle campagne di guerra che si traducono però in un « aumento » di servizio.

Per quanto riguarda le dimissioni, essendo stato egli assunto nel 1947 ed avendo superato i 50 anni di età, potrebbe, se volesse, chiedere di essere collocato a riposo. Stando a quello che egli dice dovrebbe maturare intorno ai 32 anni di servizio utile, tra servizio effettivo, aumento di valutazione (scivolamento) e servizio militare. Non abbiamo considerato le campagne di guerra non essendone a conoscenza.

Chiudiamo, per questa volta con le notizie chieste dal Deviatore a riposo Gregorio Mandina al quale comunichiamo che la pensione netta mensile definitiva è di L. 71.851 a decorrere dal 13-1-1968. A detta somma vanno aggiunte L. 2.474 per ogni persona a carico (moglie e figli).

A decorrere dal 1-3-1968, poi, la pensione sarà riformata per tener conto della Legge 249-68

NOTIZIE PER VOI

PER LA PREVENZIONE E LA CURA DEL DIABETE

A partire dal 1° aprile p.v. verrà ripresa da parte del Servizio Sanitario l'indagine di depistage sul diabete, che ha per scopo la prevenzione e la cura della malattia. Anche in questa occasione la campagna avrà carattere volontario e sarà limitata al solo personale del Compartimento di Roma. Gli interessati potranno prenotarsi in una delle seguenti quattro sedi: Servizio Sanitario, Ispettorato Sanitario, Ambulatorio di Roma S. Lorenzo e Ambulatorio di Roma Smistamento. Per raggiungere questi ambulatori, coloro che risiedono fuori Roma possono usufruire delle concessioni di viaggio, fermo restando che l'indagine sarà effettuata nei giorni di riposo dei dipendenti.

E' interessante notare che le ricerche effettuate nel 1966/67 hanno messo in rilievo che esiste un'alta percentuale di casi di diabete (5,34%) — per la maggior parte ignoti — in prevalenza nel personale dell'esercizio ed in soggetti giovani al di sotto dei 40 anni. E' dunque evidente l'utilità sociale preventiva di questo tipo di ricerche.

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

L'argomento concorsi rimane al centro dell'attività del Consiglio di Amministrazione. Nel mese di febbraio infatti sono state tra l'altro esaminate e approvate ben tre graduatorie di merito che riguardano: gli allievi della scuola professionale ferroviaria (3ª graduatoria del 6° concorso); il concorso a posti di Operaio qualificato in prova (I.E.) per i Compartimenti di Milano, Bologna, Reggio Calabria e Palermo; e il concorso a posti di Cantoniere in prova per i Compartimenti di Torino e di Palermo.

Importante poi, da un punto di vista qualitativo, è il nuovo bando di concorso pubblico a 21 posti di Ispettore in prova per laureati in medicina, che è stato pure favorevolmente vagliato dal Consiglio. E' inoltre arrivata in porto anche la promozione ad Ispettore di 1ª cl., a decorrere dal 1° gennaio 1967, per i vincitori del concorso interno espletato in base all'art. 82 dello Stato Giuridico.

Infine un provvedimento di carattere procedurale: la modifica all'art. 19 del D.M. 2716/1958 concernente la composizione delle Commissioni esaminatrici dei concorsi interni.

Tra l'attività di normale amministrazione c'è da annoverare sempre un notevole numero di « si » del Consiglio alle richieste di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ma è proceduto a ritmo sostenuto anche lo esame dei ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, delle istanze per la riapertura dei procedimenti disciplinari, delle dispense dal servizio e delle riammissioni in impiego.

ASSENZA GIUSTIFICATA PER I DONATORI DI SANGUE

Non è notizia nuova che i donatori di sangue vengono considerati in assenza giustificata nella giornata di prelievo. Recentemente però è stato precisato che il diritto all'esenzione del servizio deve intendersi esteso alle 24 ore successive al momento del prelievo. Non solo, ma nel caso che qualche dipendente si trovasse a dover effettuare la trasfusione nella propria giornata di riposo, quest'ultima sarà spostata in modo che il sudato riposo settimanale sia comunque assicurato.

— Eh, sì, signorina, ho la « ferrovia » nel sangue, io!!!

RADUNO DEGLI ALPINI

Anche quest'anno i ferrovieri ex alpini avranno la possibilità di partecipare al raduno dell'Associazione Nazionale Alpini, che si terrà a Bologna nei giorni 25, 26 e 27 aprile p.v. Su richiesta verranno infatti considerati in assenza giustificata, con la corresponsione delle sole competenze fisse, per tutta la durata della manifestazione e per il tempo strettamente necessario al viaggio di andata e ritorno (esigenze di servizio permettendolo, ovviamente).

CAPACI ESECUTORI DI STRUMENTI A FIATO CERCANSI

La Banda musicale del Dopolavoro ferroviario di Milano, che ha contribuito e contribuisce a dare prestigio all'Azienda in Italia e all'estero, sta attraversando momenti assai difficili. Incombe infatti su di essa lo spettro del decadimento artistico e addirittura dello scioglimento.

Questa precaria situazione è venuta a crearsi dopo che sono stati collocati in quiescenza, per raggiunti limiti di età, molti suoi componenti, senza che sia stato possibile sostituirli convenientemente. Altri elementi, inoltre, a causa della loro avanzata età, non sono più in grado di dare un rendimento soddisfacente.

Si pone dunque il problema di reperire, con una certa urgenza, nuovi preparati musicanti che possano essere subito inseriti in quel complesso. A titolo di referenze è richiesto che i nuovi elementi siano: giovani, scapoli, capaci esecutori di uno strumento a fiato e disposti ad accettare il trasferimento a Milano.

Noi e la Stampa

La « direttissima » Roma-Firenze si farà e si farà anche presto, scrive **La Nazione**, che insieme con **Il Globo** e **Il Sole-24 Ore** riporta una dichiarazione rilasciata in proposito dallo stesso Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Mariotti. Su questa importante realizzazione, destinata a fare epoca, si è pure soffermato il Sottosegretario ai Trasporti, on. Venturini. **Il Messaggero**, nel dare notizia della visita effettuata dall'on. Venturini agli impianti ferroviari di Orte, che sarà uno dei nodi di interconnessione della nuova linea, pone in rilievo i vantaggi che ne deriveranno al turismo del nostro Paese, specie nel Meridione, e di conseguenza all'economia nazionale.

Non sono tuttavia del tutto sopite le discussioni e le polemiche sull'argomento. Esso ha formato oggetto di interrogazioni e di interpellanze in Parlamento, delle quali hanno dato notizia **l'Avanti!**, **Il Giorno** e **La Nazione**, ed è stato il tema di alcuni incontri di rappresentanti di enti locali e di amministratori con il Ministro dei Trasporti, come informa ancora **La Nazione**, che più di ogni altro quotidiano segue con interesse e trepidazione le vicende della nuova linea.

Del resto, scrive M. Righetti sul **Corriere della Sera** chi non ricorda le discussioni cui diede luogo il tracciato dell'autostrada del Sole nello stesso tratto Roma-Firenze e le rivalità che sta suscitando il tracciato della costruenda autostrada del Brennero? Ovvio che anche la « direttissima » ferroviaria non faccia eccezione alla regola. Tuttavia, prosegue l'A., l'unica osservazione valida che si può fare in proposito è che si tratta di un'opera che doveva essere già stata realizzata da parecchio tempo e che per la sua utilità va inquadrata in un panorama molto vasto, che abbraccia l'interesse di tutto il Paese.

Dello stesso parere è il prof. Ogliari, il quale, sul quotidiano **L'Adige**, tra l'altro afferma che essa è l'opera di maggiore spicco, sia economico che tecnico, affrontata nel nostro Paese da 35 anni a questa parte.

E' una ulteriore conferma della rivincita del treno, aggiunge A. Barone, su **La Stampa**. Il livello di congestione raggiunto dal traffico automobilistico ha indotto tutti i Paesi a puntare nuovamente sulla ferrovia per i collegamenti a lunga distanza e per i trasporti rapidi di massa e l'Italia, che per decenni aveva pericolosamente trascurato le ferrovie, si è vista costretta a tentare di recuperare il tempo perduto col Piano di ammodernamento in corso di realizzazione e ancor più potrà compiere questa azione di rilancio del treno quando avrà assicurato comunicazioni dirette e celeri da un capo all'altro della Penisola.

D'altra parte, è già oggi evidente il contributo della ferrovia all'ulteriore sviluppo del turismo, soprattutto attraverso la collaborazione strada-rotaia, attuata con varie formule, che hanno incontrato grande favore nel pubblico. Ciò che si è investito e si investe per l'ammodernamento dei servizi FS per viaggiatori, afferma **La Gazzetta del popolo**, si risolve in buona parte in miglioramenti per il movimento turistico.

Rientra pure nei programmi in atto da parte delle FS l'iniziativa annunziata dallo stesso Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Mariotti, di costruire vasti parcheggi adiacenti alle stazioni ferroviarie. Si tratta di un'iniziativa, osserva **l'Avanti!**, tutt'altro che episodica, che rientra nell'ambito più ampio di una organica politica dei trasporti, che ha come obiettivi di fondo il coordinamento dei trasporti aerei, automobilistici e ferroviari e il potenziamento dei mezzi pubblici. Essa è coerente con entrambi questi obiettivi, prosegue **Il Mattino**, perché, mentre da un lato favorisce il coordinamento fra trasporti su gomma e su rotaia, dall'altro invoglia l'automobilista a servirsi del treno, assicurandogli un posto custodito dove lasciare la propria auto e i più moderni servizi di assistenza. Così concepiti, rileva **Il Popolo**, i parcheggi costituiscono un contributo importante anche alla soluzione dei problemi del traffico urbano, la cui congestione rappresenta il problema forse più grave della società contemporanea.

Prosegue intanto l'automazione delle più importanti linee della Rete FS: è entrato in funzione il blocco automatico fra Tortona e Arquata Scrivia, sulla linea Milano-Genova. Ne hanno dato notizia il **Corriere della Sera** e **Il Secolo XIX**, che non manca di osservare che per circa metà del suo percorso l'intera linea è già pronta per le elevate velocità. Nel programma in corso di attuazione per adeguare l'intera dorsale Milano-Napoli alla circolazione dei treni ad elevate velocità rientra anche l'attivazione del blocco automatico a correnti codificate in vari tratti della linea sia al Nord che al Sud, che a più riprese ha avuto luogo nello scorso mese di febbraio. L'adozione del blocco e l'installazione di moderni apparati centrali elettrici nei maggiori nodi delle linee principali, scrive **Il Mattino**, costituiscono peraltro un solo aspetto, sia pure di notevole rilievo, dello sforzo di ammodernamento e di adeguamento che vede da tempo impegnata l'Azienda FS. In vista dell'immissione in esercizio di treni ad elevata velocità, le FS hanno infatti già provveduto al rinnovo degli impianti d'armamento, e nella stessa prospettiva stanno ora provvedendo alla sistemazione delle linee aeree di contatto.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Uno strano personaggio ha destato viva apprensione per qualche tempo fra gli utenti della metropolitana di Parigi: un assiduo cliente, di statura gigantesca, che con fare misterioso si aggirava da una vettura all'altra senza posa. Alla fine è stato smascherato. Non si trattava di una sola persona ma di due: un algerino alto un metro e novantaquattro e un suo nipote di un metro e dodici, che nascosto sotto il cappotto del gigantesco zio faceva scivolare le mani nelle tasche dei viaggiatori. Il « duo » è stato sorpreso in flagrante dalla polizia, messa in guardia da alcuni passeggeri, che ha rinvenuto nei calzini del ragazzo 2800 franchi, il « ricavato » della giornata.

MG

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso, T. 370

● **Si è tenuta** dal 30 novembre al 13 dicembre 1968 alla Galleria d'Arte Scipione di Macerata una Mostra del pittore Franco Giuli, Macch. I T.E. del D.L. di Fabriano.

La Mostra ha riscosso gli unanimi consensi della più severa critica, data la originalità dello studio che si sintetizza nel giudizio di Italo Tomassoni: « Franco Giuli offre un esempio abbastanza raro di geometria organica. Il suo dipinto si realizza all'interno di una formidabile dialettica tra visione fantastica e controllo razionale dello sviluppo delle forme ».

Il Giuli è nato a Cerreto d'Esi (An) il 3-7-1934. Vive, lavora ed opera a Fabriano .I suoi primi studi sulla tela scaturiscono dalle molteplici impressioni suscitate nel suo intimo, in maniera forte, dalle macchine, dai motori, dal fuoco, dalle ruote, dalle bielle dei mezzi di trazione a vapore su cui fa servizio. Dal 1960 comincia ad esporre conseguendo subito numerosi riconoscimenti: sue opere figurano in collezioni in Italia ed all'estero e sono pubblicate su riviste, dizionari, enciclopedie.

Tra i migliori piazzamenti si segnalano: il Premio « Omaggio a Morandi » di Vigevano 1967 (2° assoluto); Premio Naz.le Marina di Ravenna 1965 (p. acquisto); Premio Naz.le Bolzano 1967; Mostra Internazionale G. B. Salvi Sassoferrato 1967 (p. acquisto); Premio Naz.le Marche 1967; Marguttiana d'Arte Naz.le Macerata; Premio Inter.le Salsomaggiore Terme A.E.F. 1964 (2° assoluto); ecc.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Concorso abbellimento Impianti** - Il 23 febbraio presso la sede del DLF di Bari ha avuto luogo la premiazione degli Impianti vincitori del concorso. Per la categoria stazioni: 1° Bitetto, 2° Castellaneta Marina, 3° Cisternino; per gli altri Impianti: 1° S.S. Elettrica di Molfetta, 2° Squadra Rialzo di Foggia, 3° P.L. Km. 593 della Foggia-Bari. Congratulazioni ai vincitori.

● **Al deposito locomotive** di Foggia è stata inaugurata la nuova Mensa affidata in gestione a quel DLF. L'esigenza della Mensa era molto sentita presso quell'impianto dove numerosi sono gli agenti in forza. Fra i presenti segnaliamo il Direttore Compartimentale ing. Laurentini, l'Arcivescovo mons. Lenotti, il Capo Divisione Trazione ing. Rizzo, il Capo Sezione Lavori ing. Salerno, il Capo Deposito Titolare cav. Fasano, il C.S. Titolare cav. Errico, il Presidente DLF Maestro Petrilli e numerose maestranze.

● **Si è tenuta al comune** di Bari una prima riunione di tecnici per risolvere il problema della nuova stazione di Bari Centrale. Per l'Azienda erano presenti il prof. Riggio del Servizio Lavori, l'ing. Polcari del Servizio Movimento e l'ing. Meoni. E' stata prevista una riunione successiva per meglio mettere a fuoco il problema che assilla questa popolosa città.

● **Bentornato all'Ispettore Capo** ing. Domenico Vadacca alla dirigenza della Sezione Locomotive della Divisione Trazione, proveniente da Napoli. Cordiali auguri di buon lavoro da parte di « Voci ».

● **Complimenti augurali** al comm. Giovanni Tagarelli, Coadiutore Capo della Segreteria Compartimentale, per essere stato insignito del Lauro d'oro Accademico motu proprio del Presidente Generale della Free World International Academy di Deaborn nel Michigan.

● **Generoso atto di altruismo** hanno compiuto gli Operai della 3ª Zona IE di Barletta Tranquillo Zippo e Leonardo Lampugnani, avendo donato volontariamente e senza fini di lucro una unità del proprio sangue alla Banca del Sangue dell'Ospedale Consorziale di Bari. La nostra ammirazione per i due generosi colleghi.

● **Il cav. Luca Cavalluzzi** è stato collocato a riposo. Applicato Capo della Divisione Movimento, è stato festeggiato durante una simpatica cerimonia con l'intervento di molti amici e colleghi e funzionari. Lunga pensione a don Luca.

● **La laurea in materie** letterarie con 110 e lode ha conseguito la gentile sig.na Lucia Fiorentino, figlia del Coad. Capo Nicola della Segreteria Comp.le. Vivissimi complimenti a « Colino » e congratulazioni a Lucia.

● **Alla stazione di S. Severo** altra cerimonia in occasione del collocamento a riposo dell'Ausiliario Armando Zitelli e del Deviatore Giuseppe Tarollo. Tutto il personale della stazione si è stretto intorno ai due colleghi, ai quali il C.S. Titolare cav. Infante ha rivolto un cordiale saluto consegnando una medaglia d'oro ricordo a nome di tutti i ferrovieri dell'impianto. Anche il Direttore Compartimentale ed il Capo Divisione Movimento hanno fatto pervenire il loro saluto ai due neo pensionati, ai quali auguriamo meritato riposo.

● **A tutti i colleghi** collocati a riposo nel decorso mese porgiamo il cordiale saluto di commiato di « Voci ».

● **La nostra solidarietà** per il decesso di: Canio Lioi, Coadiutore Capo a riposo della Segreteria Compartimentale; Gabriele Briganti, Applicato Principale a riposo della Divisione Lavori; Antonio Portoghese, Ispettore di 1ª classe a riposo della Divisione Movimento. Alle rispettive famiglie giungano le nostre vive condoglianze.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **Cicogna-express** - Benvenuta a questo mondo Rosella, figlia di Benito Poggi, Manovale di Bologniana. Felicitazioni ai genitori.

● **Il Gruppo culturale** del DLF di Bologna vuole decisamente far parlare di sé: dopo il citato ciclo di films giapponesi, visti e discussi in cineforum, ne ha proiettato un secondo, più nutrito, di produzione francese e fra breve ne farà un terzo di marca inglese. Ogni ciclo, poi, è intervallato da discussioni guidate congiuntamente da religiosi e laici di sinistra, ora sul controllo delle nascite, ora sulla povera gente, ora sulla contestazione. Non arrivano a cento i soci che non si accontentano dello spettacolo a se stante, ma vogliono ricercare la verità; ma il loro progressivo aumento, sera per sera, sanziona la validità di un esperimento che fa bene sperare e merita plauso ed incoraggiamento senza condizioni.

● **Vari sono i vantaggi** per i fermodellisti aderenti alla FIMF: consigli negli acquisti, bollettino mensile, riunioni e visite istruttive, possibilità di scambi dei segreti costruttivi del « gioco per bimbi che piace soprattutto a papà ». Gli amatori del fermodellismo che già non siano iscritti alla Federazione, possono benissimo farlo per il tramite del redattore compartimentale: la quota annuale è di L. 800 per Juniores (fino a 18 anni), Signore e Signorine; L. 1.500 per soci affiliati a qualche Gruppo FIMF e L. 2.000 per indipendenti. Dopo quelle del Direttore Generale Fienga, « Voci » esprime le proprie felicitazioni a Gi. M. Ballarin che, da Presidente del Gruppo Fermodellistico Bolognese, è stato ora nominato Presidente Nazionale della FIMF.

● **Da una statistica effettuata** nel 1964 risultavano iscritti a corsi di Esperanto 16.272 giovani in 563 scuole di 32 nazioni. In Italia si tengono ogni anno una cinquantina di corsi, pur non avendo ancora l'insegnamento della lingua internazionale un riconoscimento giuridico. I ferrovieri italiani sono in primo piano e particolarmente lo sono i bolognesi, che ogni anno realizzano dei corsi a ripetizione. Il « samideano » (signor) Gimelli della Divisione IE (tel. 2175) — Segretario nazionale della Itala Fervojista Esperanto - Asocio (Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti) — è sempre pronto a dare delucidazioni e ad accogliere i neofiti.

Premio Ferreuropa 1969

per un PREMIO istituito dalla Sezione Italiana della « Association Européenne des Cheminots » (A. E. C.) (Associazione Europea dei Ferrovieri)

Anche per l'anno 1969 la Sezione Italiana della « A.E.C. » — Segreteria Generale in Bologna, via Galliera n. 23 — bandisce un concorso intitolato: PREMIO FERREUROPA, riservato a tutti i ferrovieri e loro familiari iscritti all'A.E.C., ai soci della « Federazione Europea delle Amicali Nazionali dei Capi Stazione » e della « Associazione Ferrovieri Esperantisti », in regola con il tesseramento 1969 delle rispettive Associazioni. L'iscrizione alle stesse può avvenire anche all'atto della spedizione degli elaborati.

Tema del concorso: una composizione grafica, oppure pittorica, effettuata con qualsiasi tecnica, per un manifesto sul tema:

« Collaborazione ferroviaria per l'unità europea »

Saranno assegnati i seguenti premi: al 1° classificato L. 80.000 e diploma; al 2° classificato L. 50.000 e diploma; al 3° classificato L. 30.000 e diploma. Altri eventuali premi saranno conferiti a giudizio della Commissione Esaminatrice.

Le opere — non più di una per ciascun partecipante — dovranno avere le seguenti dimensioni: massima, base cm. 40 e altezza cm. 50; minima, base cm. 25 e altezza cm. 30.

Le stesse, che non devono aver partecipato a precedenti concorsi o mostre, dovranno essere spedite per raccomandata (senza montaggio alcuno, ma con adeguato involucro) entro la data del 30 aprile 1969 al seguente indirizzo: C.S. Principale Gennaro Granato - Stazione F.S. - San Marcellino (Caserta).

Sul retro di ciascuna opera dovranno essere chiaramente indicati il cognome, il nome, l'indirizzo e il numero della tessera dell'A.E.C. o delle altre due Associazioni.

Le opere che risulteranno vincitrici dei primi tre premi resteranno di proprietà dell'A.E.C., mentre le rimanenti saranno rispedite ai rispettivi Autori a cura e spese dell'Associazione stessa. L'invio delle opere partecipanti al Concorso dovrà essere effettuato a cura, spese e responsabilità dei concorrenti. L'A.E.C. non assume alcuna responsabilità per eventuale perdita o deterioramento subiti dalle opere, sia in conseguenza del trasporto sia durante il deposito e l'esposizione delle stesse nella località ove avrà luogo la premiazione.

I premi saranno consegnati a Napoli domenica 25 maggio 1969, in occasione delle Giornate dei Ferrovieri Europei, dopo l'esame delle opere da parte di una speciale Commissione nominata dal Presidente della Sezione Italiana dell'A.E.C. — composta da un Professore Universitario, da un Funzionario delle Comunità Europee, da un Funzionario Superiore delle F.S., da un Professore del settore artistico rappresentante dell'A.E.D.E. (Association Européenne des Enseignants) e da un rappresentante della Stampa — nel corso di una cerimonia ufficiale alla quale saranno invitati i vincitori dei primi tre premi, ed eventualmente di altri premi, a giudizio della Commissione Esaminatrice.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini, T. 310

● **E' stato trasferito** alla Segreteria Compartimentale di Milano dopo alcuni anni di fecondo lavoro prestato presso quella di Cagliari l'Ispettore Principale dr. Federico La Rosa. I colleghi e gli amici di Cagliari lo salutano da queste colonne e gli augurano molte soddisfazioni nella nuova sede.

● **Antonio Murru**, delle Segreteria Compartimentale, Francesco Marongiu e Antonio Marini della Divisione Commerciale in occasione della loro promozione ad Applicato Principale sono stati festeggiati da numerosi colleghi e Superiori. Auguroni!

● **Una notizia poco** piacevole per i lettori di « Tuttarete »: E' morto il caro e buon Enrico Campagnolo, Coadiutore Capo della Divisione Ragioneria. Oltre ai suoi impegni d'ufficio il nostro amico e collega, s'interessava dell'organizzazione dell'Associazione dei Combattenti e Reduci Ferrovieri di cui era il Segretario Compartimentale e di Sindacalismo attivo.

Alla vedova, ed ai quattro suoi affranti figlioli le nostre condoglianze.

● **Sono stati collocati** in quiescenza: Mario Contarini, Capo Stazione Sovrintendente di Cagliari, Cesare Mameli Deviatore di Cagliari, Sini Angelo Capo Squadra Manovratore di Macomer, Angelo Luiu Aiuto Macchinista del D.L. di Sassari e il Macchinista 1ª classe Francesco Trogu del D.L. di Sassari. Al cav. Contarini, ed ai neo pensionati il saluto di « Voci » e l'augurio di tutti i colleghi per una pensione lunga e serena!

● **Mario Concas**, Segretario Capo distaccato presso il Dopolavoro Ferroviario di Cagliari è stato colpito all'improvviso da un brutto malore. Ricoverato alla Clinica Medica Universitaria di Cagliari ha superato la fase cruciale di un infarto cardiaco. Ne è uscito la settimana scorsa ed è venuto a farci visita pregandoci di ringraziare a nome suo quanti lo hanno visitato nella obbligata degenza.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia, T. 517

● **Festa dei bambini** al Teatro « Eleonora Duse » di Genova, in occasione del carnevale, organizzata dal locale Dopolavoro Ferroviario: è stata una sfilata di piccoli talenti nel campo della musica leggera, della danza classica e della recitazione.

Ha presentato con lo stile che gli è congeniale il notissimo Enzo Tortora, che ha vivacizzato con i suoi spunti originali e brillanti il riuscitissimo spettacolo.

Grazia Maria Spina, al Teatro Stabile di Genova, ha graziosamente consegnato i doni offerti ai piccoli attori e cantanti.

La manifestazione — alla quale sono intervenuti il Prefetto di Genova dott. Rizzo, il Direttore Compartimentale ing. Bordoni ed altre autorità cittadine — è stata curata dal Presidente del Sodalizio cav. Retteghieri e, per la parte artistica, dal Maestro Caridi.

Agli organizzatori, all'eccezionale presentatore e alla leggiadra e gentile Grazia Maria Spina, il nostro plauso e un grazie sincero dai ferrovieri di Genova.

● **La Sezione Cinefoto** del Dopolavoro di Ventimiglia ha offerto a soci e familiari una serata di eccezionale interesse artistico, curando la proiezione di films 8 mm. partecipanti al 2° Concorso Internazionale « Agave d'oro di Bordighera », realizzati dai soci del Cine-Club di Vallecrosia, ed il film « Campo Rover '68 » del socio Bruno Gozzi, che si è classificato al terzo posto nel Concorso Compartimentale del film d'amatore indetto dallo stesso Sodalizio.

Fra il pubblico in sala, molto numeroso, erano presenti anche alcuni autori e interpreti dei films proiettati. Calorosi applausi hanno siglato la simpatica manifestazione.

● **E' stato di recente collocato** a riposo, per limiti d'età, il Capo Stazione Principale Virgilio Mariotti, titolare di Camogli, il quale chiude così un periodo più che quarantennale di appassionato e affettuoso lavoro accanto alla rotaia, durante il quale si è segnalato per senso di responsabilità e del dovere, per profonda umanità. Un'organizzazione civica di Camogli, dove Mariotti ha trascorso gli ultimi anni della sua carriera ferroviaria, gli ha conferito qualche anno fa un particolare riconoscimento per la sua attività in fatto di trasporti e di turismo. Noi di Voci gli porgiamo da queste colonne i più fervidi auguri di bene e di lunga vita.

● **Ben volentieri** aderiamo al desiderio del sig. Alfonso Casanova, CT 1 cl. del DPV di Genova PP., di dar notizia che la figlia Mariuccia Andreina il giorno 2 dicembre 1968 ha conseguito la Laurea in Medicina e Chirurgia, presso l'Università di Genova, con la seguente brillante votazione: 110/110 lode e medaglia d'argento. Al felice genitore ed alla neo dottoressa i più vivi rallegramenti di « Voci ».

● **Si è spenta nei giorni** scorsi la madre del Capo Stazione Principale Andrea Olivieri, titolare di Cam-

Dagli impianti elettrici di Genova

Un insegnamento che conta 2 volte

Su pressante invito del « nemico », ho invaso il campo di Battaglia. Battaglia Aurelio, intendiamoci, redattore compartimentale di Genova. « Dovrei venire a Bologna domani — mi telefonò un giorno — al seguito di una comitiva di ferrovieri liguri, ma proprio non posso; vedi di sostituirmi tu, per poi fare un servizietto per il giornale. Udrai sicuramente delle cose interessanti ».

Alle 10,40 li ho accolti sul primo binario: tante scappellate, tante strette di mano, tanti nomi mal capiti e subito ignorati. Parte della comitiva si è diretta all'Officina Nazionale T.E., parte è salita su un'elettromotrice speciale, per andare a studiare in loco gli impianti di Precedenze, la cui « banalizzazione » avevo descritto sul numero di giugno '68. Li ho lasciati andare con valenti guide locali, con l'intesa che ci saremmo rivisti dopo, per parlare un po' a visite fatte. Buon viaggio, buon lavoro. Buon appetito, anche, perché avrebbero poi mangiato ai « tre vecchi ».

Quando ci siamo incontrati nel pomeriggio, Marchegiani, capo reparto IE della Direttissima, da tempo impegnato con me in quel po' di lavoro che si sta facendo in Compartimento nel campo delle « relazioni umane », mi ha tirato da parte, lisciandosi pensoso i baffi color ebano: « Caspiterina, a Genova fanno sul serio: abbiamo molto da imparare ».

« E perché? ».

« Tu considera soltanto questo: alla fine di ogni corso di addestramento per i nuovi assunti — questo è il corso n. 73 — i dirigenti chiedono a ciascun allievo "dove" desidera essere destinato, per essere possibilmente accontentato nella sua aspirazione ».

« Ebbene? ».

« La stragrande maggioranza esprime invece desideri sul "come" poter essere utilizzata. Nel presente corso, solo 5 su 74 hanno risposto indicando preferenze geografiche. Gli altri hanno chiesto delle specializzazioni di lavoro: io andrei alla T.E., io agli A.C., io in Sottostazione Elettrica, io in Officina, e così via ».

Probabilmente soltanto due mesi prima avrebbero risposto in ben altro modo, elencando le loro aspirazioni in questo ordine: 1) essere assunto in un impiego sicuro; 2) lavorare vicino a casa; 3) quanto alla lavorazione, facessero un po' loro. « Pur di entrare in ferrovia... » è il sospiro di tutti.

Costoro, invece, e così pure tutti quelli dei corsi precedenti, hanno capito che la scelta della località è nettamente secondaria a quella della lavorazione che, in altissima percentuale, essi non cambieranno più per tutta la loro vita ferroviaria. Fare un lavoro per il quale si ha maggior attitudine, un lavoro che piace, deve essere la prima aspirazione. Averlo capito tanto bene ha un significato ben preciso: « u pestu » con cui è condito il brodetto delle materie del corso è una relazione umana di rara eccellenza.

A due passi da noi ascoltava sorridendo, in silenzio, l'ing. Vittorio Finzi, direttore dei corsi. Interrogato sul "perché" e sul "come" si sia arrivati a tale risultato, ha detto serenamente: « La considerazione conclusiva che ha tratto Marchegiani è anche la "motivazione finalistica" dei nostri corsi. Il lavoratore privato ha il vantaggio di potere cambiare ditta e mestiere; chi viene qua, invece, non può flirtare con la ferrovia: se la deve sposare. Non basta che sia una donna; bisogna che sia la "sua" donna. Da una parte abbiamo delle lavorazioni-tipo che, pur modificandosi nel tempo per i continui aggiornamenti tecnici e funzionali, restano pur sempre peculiari; dall'altra abbiamo delle persone che le prove di concorso ci dànno per le migliori, unicamente però per la capacità di esporre quanto viene loro richiesto. Il corso consente loro di arricchire il bagaglio professionale individuale, adeguandolo meglio alle esigenze lavorative ferroviarie. Ma è poi balordo destinare agli impianti i singoli allievi, ripartendoli secondo l'ordine alfabetico, oppure secondo quello della graduatoria generale (raccomandazioni permettendolo); il corso si dà da fare, allora, per combinare nel modo migliore ciascun matrimonio, assortendo le attitudini scoperte con le varie esigenze funzionali, ovviamente nei limiti massimi consentiti. Raramente si rende necessaria l'opera di persuasione, perché la scelta viene spontanea ».

L'intera stanza dei bottoni della Divisione IE di Genova partecipa all'interessante e produttivo fenomeno: dal Capo Divisione ing. Melis, al sostituto ing. Bonica, al citato ing. Finzi, ai ben 25 istruttori, alcuni dei quali sono stati a loro volta allievi dei primi corsi. Anche se non vuole che lo si dica, l'orchestratore n. 1 è l'ing. Finzi. Egli ha preparato dei testi di studio impostati sul sistema dell'« istruzione programmata», particolarmente idonea per insegnare materie tecniche, per rinfrescare scienze esatte. La istruzione programmata poggia su una progressione di definizioni, di illustrazioni, di istruzioni tra loro concatenate; ciascuna di esse manca di qualche termine, di qualche elemento che è sostituito da puntini. Il discente, combinando sforzi logici e mnemonici, li deve completare. Oppure viene a trovarsi davanti a serie diverse di questionari con quattro o cinque risposte (esempio: esame teorico per il conseguimento della patente d'auto): il discente deve individuare la risposta esatta, ovvero deve dare un ordine di priorità, di importanza o di logica successione alle varie risposte. Non solo: ogni giorno il discente viene munito di un questionario da completare, come pure ogni giorno il discente può suggerire il tema o gli argomenti da trattare, all'insegna della moderna scuola attiva. Proiezioni di diapositive, esercitazioni pratiche ogni pomeriggio, a squadre, visite programmate ad impianti vari — come a quelli di Bologna, visitati in questa occasione — non consentono allentamento alcuno, assicurando anzi una instancabile alacrità ed una validità piena dei corsi. In aggiunta a ciò, qualche misurato ricorso alla psicologia, proprio sul piano scientifico, e tanto calore umano dànno il completamento ad un'opera che fornisce prove a getto continuo della propria validità intrinseca per la migliore integrazione possibile del lavoratore nell'azienda ferroviaria.

Che ciò sia iniziato a Genova e non a Bologna o altrove si spiega col fatto che l'opera è frutto di iniziativa di pochi, se non di uno solo; ma che, dopo anni di buoni frutti — questo è il corso n. 73, non lo si dimentichi — il fenomeno resti episodico anziché essere generalizzato nell'intera Rete, fa pensare che qualcosa non va sul piano della « comunicazione » aziendale. Niente paura, specialmente ora che si parla tanto di riforma: quello che non va, si può fare andare. Facendo onore al proprio nome, il giornale ritiene di dare il proprio contributo nel chiederlo.

Aldo SENSI

poligure. All'amico Oliveri le nostre più sentite condoglianze.

● **Marcia nuziale** per Maria Tralongo e il Manovale Vincenzo La Rocca. Ai novelli sposi auguri di lunga felicità.

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **Il 3° Campionato** compartimentale di sci, organizzato dai Dopolavoro lombardi, ha riscosso un rinnovato successo di gareggianti (sessantadue) e di pubblico... ferroviario (circa duecento) nel bianco scenario del Passo dell'Aprica. Sportivamente l'esito è stato brillante in relazione ai risultati ottenuti, sia per ciò che i vincitori delle tre categorie Bruno Riva, Albino Olivati, Mauro Maggioni, hanno offerto in fatto di passione, sia nella serietà con cui tutti si sono applicati. La manifestazione, alla quale sono intervenuti con le varie personalità locali il Direttore Compartimentale ing. Rossetti ed i dirigenti D.L., avvalora una volta di più i meriti dei dirigenti dei sodalizi compartimentali. Ecco le classifiche individuali seniores: 1. Riva; 2. Roma; 3. Piozza; 4. Romeri; 5. Leandri; 6. Tomadini; 7. Rovedazzi; 8. Bonfanti; 9. Bielli; 10. Pasi; 11. Gravina; 12. Mocchi; 13. Costantino; 14. Gangi; 15. Cialfi. Seniores femminile: 1. Olivati; 2. Ronco; 3. Cialfi; 4. De Toledo. Ragazzi: 1. Maggioni; 2. Riva L.; 3. Mazzotti; 4. Cialfi; 5. Riva T.; 6. Borino; 7. Ronco; 8. Gobbo; 9. De Paoli; 10. Porrega. Per Dopolavoro: 1. Milano; 2. Lecco; 3. Sondrio; 4. Brescia; 5. Cremona.

● **Il Sorvegliante P.le** Giuseppe Scali, del 5° Tronco Lavori Milano P. Garibaldi, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, dopo circa 35 anni di attività. Gli appartenenti all'Impianto lo hanno festosamente salutato nel corso di una cordiale riunione. A lui ed a tutti i colleghi che recentemente hanno lasciato l'Azienda, gli auguri affettuosi di « Voci ».

● **La 12ª Zona I.E.** Milano P. Garibaldi, battendo per 4-2 (dopo i t. s. ed i calci di rigore) nella finalissima del Torneo aziendale di calcio, il Deposito Personale Viaggiante di Milano P. Garibaldi, ha conquistato il trofeo dell'Azienda. La gara, effettuata in una giornata rigidissima, che si era conclusa, anche dopo i tempi supplementari sull'1-1, ha vissuto fasi di calore e di agonismo che hanno contagiato anche spettatori e dirigenti. Le due squadre: 12ª Zona I.E.: Montini; Vincenzi, Lo Russo; Sirini, Spinello, Setti; Gazzola, De Lillo, Scognamiglio, Povia, Marzocchi. Deposito P.V. Milano P. Garibaldi: Falcomatà; Napoli, Ciccolini; Lospalutto, Lojacono, Ottaviani, Coppola, Zafattieri, Negrini, Paté.

● **Il collega Oscar Paretti**, della Divisione I.E. è stato classificato Campione sociale milanese DL. 1968 della pesca. Nel corso di un simposio il Direttore Compartimentale ing. Aldo Rossetti gli ha consegnato anche i premi dopolavoristici previsti nelle specialità « al colpo » e « dimensioni ». All'abile « lenzaiuolo » ed agli esperti colleghi dei Gruppi dopolavoristici caccia e pesca, complimenti vivissimi.

● **Marcia nuziale** - Agostino Mastrello Amendola, Segretario alla Divisione Lavori, con la gentile signorina Ivonne Ludgate. Rallegramenti.

● **Cicogna express** - Salvatore, al geom. Francesco Giordano, Segretario P.le alla Divisione Lavori. Al neonato ed ai felici genitori gli auguri di « Voci ».

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un encomio:

— al Manovale i.p. Minniti Domenico, il quale il giorno 18 novembre 1968, udite le invocazioni di soccorso di un uomo caduto nel lago di Porto Ceresio, nei pressi del pontile ubicato di fronte al fabbricato viaggiatori di quella stazione ferroviaria, accorreva prontamente e calatosi lungo le strutture del pontile stesso, con grave rischio della propria incolumità personale, riusciva a raggiungere e a trarre in salvo il malcapitato.

— al Capo Treno di 1ª classe Sandri Matteo, il quale il giorno 28 gennaio 1969, mentre eseguiva un giro di controllo sul treno 32 nella tratta Fiorenzuola-Piacenza, scorto un viaggiatore, che aveva aperto una porta d'accesso (anteriore senso marcia treno) con apparente intenzione suicida, gli si avvicinava rapidamente e, afferratolo, lo trascinava, con grave rischio della propria incolumità personale per la violenta resistenza oppostagli, nell'interno della vettura e, subito dopo, azionava il freno di emergenza.

— all'Assuntore ruotante Trotta Carmine del 29° Tronco, in turno di servizio al passaggio a livello km. 34,615 della linea Napoli - Potenza, il quale il giorno 9.11.68, mentre presenziava il transito dei treni 8013 ed 88, visto un ragazzo che, dopo il passaggio del primo treno e mentre da opposta direzione sopraggiungeva l'altro convoglio, attraversava incautamente la sede ferroviaria, si slanciava prontamente in suo soccorso riuscendo a trarlo in salvo.

Il Direttore Generale ha conferito un elogio:

— all'Operaio dell'armamento Fumagalli Emilio il quale, il giorno 22.8.1968, avendo rinvenuto nella tratta di linea Camnago - Seregno una giacca contenente fra l'altro 185 marchi tedeschi, pari a lire italiane 28.860, consegnava prontamente il tutto al titolare della Stazione di Seregno per la restituzione al legittimo proprietario.

— all'Operaio qualificato di 1ª classe Mannocci Brunero, il quale, il giorno 29.10.1968 avendo rinvenuto nei locali del Deposito Locomotive di Pisa un borsellino contenente la somma di L. 122.000, lo consegnava prontamente ai propri superiori per la restituzione al legittimo proprietario.

— al Manovratore Di Benedetto Ruggiero Savino, il quale, il giorno 3.8.1968, avendo rinvenuto nella Stazione di Barletta un portafogli contenente, tra l'altro, una banconota italiana da L. 10.000 e una banconota da 10.000 franchi francesi, lo consegnava prontamente al Posto Polfer della Stazione per la restituzione al legittimo proprietario.

— all'Aiuto Macchinista Paselli Giovanni, il quale, il giorno 21.9.1968, avendo rinvenuto su un sedile del treno MN, un portafogli contenente, fra l'altro, 190 dollari: pari a lire italiane 118.180, lo consegnava prontamente all'ufficio oggetti rinvenuti della Stazione di Roma Termini per la restituzione al legittimo proprietario.

— al Capo Treno di 1ª classe Carboni Marcello, il quale, il giorno 23.7.1968, rinveniva sul ripiano del bagagliaio del treno 881 una busta contenente valori per l'importo di L. 504.455 che consegnava prontamente all'ufficio valori della Stazione di Napoli Centrale.

— al Frenatore Immordino Angelo, il quale, il giorno 29.7.1968, avendo rinvenuto sul treno 909 una borsetta contenente, tra l'altro, un assegno bancario di L. 60.000 e L. 26.705 per un valore complessivo di L. 86.705, la consegnava prontamente al Capo treno per la restituzione alla legittima proprietaria.

— all'Aiutante Trentanove Elio, del Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, il quale, il giorno 23.6.1968, avendo rinvenuto tra i biglietti annullati della Stazione di Castelfranco d'Emilia un assegno bancario di L. 200.000 emesso dalla Banca Popolare Cooperativa di Castelfranco d'Emilia, lo consegnava prontamente ai propri superiori per la restituzione all'ufficio emittente.

— al Conduttore Calabrese Gennaro, il quale, il giorno 3.9.1968, avendo rinvenuto sul treno 816 un portafogli contenente L. 34.000 e franchi francesi 6.000, lo consegnava prontamente al Capo treno per la restituzione al legittimo proprietario.

Al Capo treno di 1ª classe Riello Egidio del D.P.V. di Padova il quale, il giorno 17 novembre 1968, viaggiando fuori servizio sul treno 191 Torino-Venezia, rinveniva nel corridoio di una vettura di 1ª classe, un bracciale con tre ciondoli d'oro che provvedeva a consegnare all'Ufficio oggetti rinvenuti della Stazione di Padova C.le.

All'A. Macchinista T. M. Zara Corrado del D.L. di Treviso, il quale, il giorno 26.11.1968 avendo rinvenuto, all'atto della partenza del treno AT 219, una busta contenente titoli ed assegni per un valore aggirantesi sul milione di lire, la consegnava prontamente all'Assuntore titolare della Stazione di Primolano per la restituzione al legittimo proprietario.

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco T. 3366**

● **Nel quadro delle celebrazioni** quasimodiane, il Dopolavoro Ferroviario di Palermo ha organizzato nei propri locali, il 31 gennaio u.s., una interessante conferenza culturale nel corso della quale il prof. Mario Donadoni, uno dei maggiori critici di letteratura italiana, ha volto il tema: « Salvatore Quasimodo: Il Poeta e l'uomo ».

La conferenza stessa, organizzata in maniera veramente inappuntabile dal Presidente del Sodalizio, dott. Stefano Montalbano, e dal Delegato Compartimentale alla cultura, dott. Pietro Testaverde, è stata seguita da un attento e competente uditorio, e ha avuto un notevole successo.

Fra i presenti il Ch.mo prof. Lavagnini, Preside della Facoltà di Lettere del locale Ateneo.

● **Il 1° febbraio u.s.**, nel corso di una simpatica cerimonia, svoltasi nell'ufficio del Sorvegliante del 1°8° Tronco Lavori di Palermo Lolli, è stato molto festeggiato il Capo Squadra della linea Bartolomeo Barrafato, collocato a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio. All'amico Barrafato è stata consegnata, a nome del personale, un'artistica pergamena ed una medaglia d'oro ricordo con l'augurio di lunga e serena quiescenza.

● **E' recentemente deceduto**, dopo breve malattia, il Macchinista a riposo Giovanni Inzerillo, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo.

« Voci » si associa al lutto dei familiari, formulando sentite condoglianze ai figli Giovanni, Coadiutore Capo presso la Segreteria Compartimentale, Casimiro, Applicato Capo presso la Divisione Movimento, Giuseppe ed Antonino, Operai qualificati di 1ª classe presso il Deposito Locomotive di Palermo.

● **Il Capo Gestione Gaetano Longo**, in servizio presso la stazione di Genova Sampierdarena, figlio del Controllore Viaggiante Principale Giuliano, del Nucleo Controllori di Catania, ha recentemente conseguito, presso l'Università degli Studi di Catania, col massimo dei voti, la laurea in giurisprudenza.

Il Longo ha discusso, relatore il Chiarissimo prof. Mario Condorelli, un'interessante tesi sul diritto canonico.

Al neo-dottore ed al felice genitore le nostre più vive congratulazioni.

● **Sono stati recentemente** collocati a riposo i seguenti colleghi, ai quali formuliamo i nostri più cordiali auguri di lunga e serena quiescenza: Applicato Principale Francesco Puglisi, della Divisione Lavori, Operaio qualificato di 1ª classe Antonino Catanzaro, dell'Autorimessa di Catania, Operaio qualificato di 1ª classe Giovanni Culotta, 2ª Zona I.E. Cefalù, Cantoniere Antonino Giudice, 21° Tronco Lavori Catania, Operaio qualificato di 1ª classe F. Paolo Moscardini, della 9ª Zona I.E. di Palermo Lolli, Operaio d'armamento Gaetano Ruggeri, del 16° Tronco Milazzo, Operaio d'armamento Francesco Sapiente, del 28° Tronco Lavori Caltagirone, Operaio qualificato di 1ª classe Filippo Scalici, dell'Officina Compartimentale I.E. Palermo, Operaio d'armamento Carmelo Tringali, del 31° Tronco Lavori Siracusa, Capo Squadra Manovali Matteo Rifugiato, del Deposito Locomotive di Palermo, Macchinista 1ª classe Giuseppe Caldara, del Deposito Locomotive di Palermo, A. Macchinista Giuseppe Gibilisco, del Deposito Locomotive di Catania, Operaio qualificato di 1ª classe Antonino Gandolgo, del Deposito Locomotive di Palermo, A. Macchinista Salvatore Foti, del Deposito Locomotive di Catania, Capo Squadra Manovratori Francesco Barragato, della sta-

Aspettando il treno

zione di Licata, Assistente Viaggiante Pasquale Chillè, del Deposito Personale Viaggiante di Messina, Manovratore Capo Gaetano Costanzo, della stazione di Catania Acquicella, Segretario Capo rag. Umberto Denaro, della Divisione Commerciale e del Traffico, Capo Squadra Manovratori Giuseppe Di Gioia, della stazione di Caltanissetta Centrale, Deviatore Calogero Falco, della stazione di Canicatti, Manovratore Francesco Famà, della stazione di Rometta Messinese, Capo Treno di 1ª classe Paolo Giaimis, del Deposito Personale Viaggiante di Messina, Capo squadra Deviatori Giuseppe Leone, della stazione di Alcamo Diramazione, Deviatore Vincenzo Sammartano, della stazione di Marsala, Deviatore Francesco Scirè, della stazione di Palermo C.le, Conduttore Angelo Scuderi, del Deposito Personale Viaggiante di Catania, Deviatore Francesco Turano, della stazione di Cinisi Terrasini, Assistente Viaggiante Gaetano Vetrano, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, Capo Gestione Principale Michele Lipari, della stazione di Palermo Brancaccio, Capo Treno 1ª classe Giovanni Di Simone, del Deposito Personale Viaggiante di Castelvetrano, Capo Treno di 1ª classe Salvatore Fricano, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, Ausiliario di stazione Pietro Cortimiglia, della stazione di Mazara del Vallo.

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Il Direttore Compartimentale**, in seguito ad una segnalazione del prof. Greco, ordinario dell'Università di Roma, ha fatto pervenire un elogio al Capo Stazione Titolare di S. Eufemia Lamezia comm. Agostino Perrotta il quale, il giorno 31 dicembre s.a., si adoperava per il rinvenimento e per la consegna al suddetto prof. Greco di una borsa contenente importanti documenti, dimenticata sul « Peloritano ».

ROMA

(Servizi)

● **Trasferimenti** - Bentornato al Segretario Capo rag. Lucio Sorrentino, recentemente destinato dalla Divisione Ragioneria di Napoli alla Sezione 12 della Sede Centrale del Servizio.

Auguri di buon lavoro nella nuova destinazione presso il Servizio Ragioneria ai Segretari Ferdinando Colelli,, proveniente da Milano, Ciancio dr. Biagio e Ferdinando Caramiello provenienti da Torino.

● **Promozioni** - Rallegramenti al dottor Costanzo Lemmi, promosso Ispettore Principale; al dottor Giulio Cesare Ungarelli, promosso Segretario Superiore di 1ª classe; al rag. Francesco Rella, al sig. Alberto Zarli, al rag. Salvatore Di Silvestre, al rag. Arrigo Palcani e al dr. Mario Massimei, tutti del Servizio Ragioneria, promossi Segretari superiori.

Rallegramenti vivissimi al sig. Araldo Ceccaroni, promosso Segretario Principale, e ai signori Andrea Pepe, Giovanni Semplice, Adriano Vaccari, Giovanni Volpe, Mariano Pugnetti, Gioacchino Matondi, Luigi Garzedda, Remo Zaccheo, Gesualdo Pastena, Vincenzo Oliviero, Domenico Marino, Anselmo Locatelli, tutti del Servizio Ragioneria, promossi con recente provvedimento alla qualifica di Applicato Principale, unitamente alla signora Viviana Mecucci, alla signora Liana Celli e alla signorina Maria Joudioux dell'Ufficio Ragioneria D.G.

● **E' recentemente mancato** il Coadiutore Capo Giovambattista Catalano, della Sezione 52 del Servizio Ragioneria. Al dolore dei familiari partecipano, profondamente costernati, superiori e colleghi della Sede centrale e dell'Ufficio Ragioneria D.G.

● **Promozioni:** i nostri auguri agli Isp. di 1ª cl. del Serv. Approv. dr. Ambrogio Baldassarre, dr. Mario Cavani e dr. Piergaetano Tornielli, promossi Ispettori Principali.

● **Binario dieci:** felicitazioni vivissime al Segr. P.le Francesco Amicarelli dell'Uff. 4º degli Approvvigionamenti, laureatosi in giurisprudenza presso l'Università di Roma.

● **Il nostro « benvenuto »** ad Antonio Amadori, assunto con la qualifica di Segretario i.p. presso la Sez. Personale del Servizio Approvvigionamenti.

● **La sig.ra Maria Grazia Urbani** (A. App.) ed il sig. Giuseppe Colzi (Segr. P.le) degli Approvvigionamenti sono stati distaccati rispettivamente presso la Segreteria Particolare dell'on. Ministro e presso quella del Sottosegretario on. Venturini. Ai due colleghi il nostro augurio di buon lavoro.

ROMA (Comp.)

Red.: **Dr. Bonemazzi, T. 71677**

Una serie di gravi lutti si è inesorabilmente abbattuta sulla grande famiglia dei Combattenti del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, in questi primi mesi dell'anno 1969. Sono deceduti:

Caso Vincenzo: ex Presidente della Sezione Combattenti F.S. di Como, che con il suo contributo di opere ha lasciato tanti cari ricordi.

De Stefano Raffaele: attivo e capace consigliere della Sezione Combattenti F. S. milanense.

Campagnolo Enrico: Delegato per il Compartimento di Cagliari, è stato dirigente associativo pieno di zelo ed ardore.

● **Di Ventura Michele:** sempre attivo e fervente collaboratore della Segreteria Generale. Per la vita intera ha dato sempre tutto alla causa combattentistica. Ci piace ricordarlo, con tanto rimpianto, soprattutto come un uomo buono ed onesto.

● **E' deceduto a Roma** il giorno 16 febbraio u.s. in casa di una sorella dove alloggiava provvisoriamente, l'Ispettore Capo Antonio Martino della Divisione Lavori di Roma. Lascia un caro ricordo in quanti ebbero modo di apprezzarne le non comuni doti umane. Alla famiglia porgiamo le nostre vive condoglianze.

● **Si è spenta in questi** giorni a Valmontone la signora Loreta Nuzzi, madre amatissima del Segretario Capo Antonio della Segreteria Compartimentale e del Capo Stazione P.le Giuseppe titolare di quella Stazione, nostro assiduo lettore.

Partecipiamo affettuosamente al grande dolore dei due ottimi amici e inviamo ai parenti tutti vivissime condoglianze.

Il 5° Congresso annuale dei Capi stazione Europei

I Congresso annuale della Federazione Europea delle Amicali dei Capi Stazione, al quale parteciperanno i colleghi in servizio e in pensione del Belgio, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Olanda, Svezia, Norvegia e Svizzera, avrà luogo quest'anno in Francia, nella storica e pittoresca città di Saumur (Zona dei famosi Castelli della Loira).

Come sempre lo scopo di questa importante manifestazione è quello di accrescere le relazioni amichevoli tra i colleghi europei e costruire nuove basi per un costante e progressivo sviluppo del sodalizio che non persegue scopi politici o sindacali ma è basato esclusivamente sull'amicizia e sulla cordialità tra persone che esercitano lo stesso mestiere. Il programma del Congresso, che si svolgerà nei giorni 18, 19, 20 e 21 aprile comprende, oltre ai normali lavori, una serie di interessanti attrattive come il solenne ricevimento nel cinquecentesco Municipio, la visita a due antichi castelli, alla Fiera di Saumur, alla Abazia di Fontervault e una esibizione equestre della storia Scuola Generale di Cavalleria. Con grande entusiasmo i bravi colleghi francesi stanno provvedendo alla organizzazione del Congresso e attendono il suo inizio per porgere ai graditi ospiti europei il loro amichevole e personale saluto. Nel rivolgere il mio invito ai vecchi « amicalisti » ne porgo uno particolare ai giovani Capi stazione perché si interessino alla Federazione Europea, consapevoli del suo immancabile benefico sviluppo e dei nobili scopi che si propone. Ai colleghi italiani e alle loro Famiglie i miei sentimenti più amichevoli

CARLO GUGOLE
Presidente Nazionale - Verona

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **Anche quest'anno**, in un clima di pieno rilancio del Carnevale torinese, il nostro D.L.F. ha rinnovato con maggiore impegno l'ormai tradizionale « Ballo Mascherato dei Bambini ».

La festosa serata ha avuto luogo il 10 febbraio u.s. presso la sala danze « Adriano » dello stesso D.L.F., con l'intervento del complesso orchestrale diretto dal Maestro Grotta della Rai-Tv.

Numerosi i bambini che vestivano policromi abiti mascherati, ispirati a soggetti di fantasia, di attualità od a personaggi storici e che davano libero sfogo alla loro prorompente gioia esibendosi in scatenati ritmi moderni, tra lanci di coriandoli e di multicolori stelle filanti.

Giocattoli, trombette, scherzi, giochi e sorprese hanno contribuito a mantenere desto l'interesse dei piccoli ospiti, che ha poi raggiunto il culmine quando nella sala, accolte con le nostalgiche note di « Ciao Turin », sono apparse le tradizionali maschere torinesi Gianduja e Giacometta, scortate dal loro seguito di goliardi con alla testa il Pontefice Massimo e di vezzose fanciulle che vestivano i caratteristici costumi delle vallate piemontesi. Tutti questi notabili del Carnevale sono stati ricevuti, oltreché dal Dirigente del D.L.F., anche dal Direttore Compartimentale ing. Petruzzi, che ha preso parte alla allegra serata in compagnia della sua gentile consorte.

La ragazze in costume si sono poi esibite in alcune tipiche danze regionali, fra cui, naturalmente, la classica « Monferrina ».

L'atmosfera di chiassosa vivacità, che si è protratta fino a tardi, è stata soltanto interrotta per l'estrazione a sorte di ricchi giocattoli e di numerosi doni per i piccoli intervenuti.

Oltre ai genitori dei ballerini in erba, hanno preso parte alla simpatica serata molti altri agenti e funzionari, tra i quali abbiamo notato l'ing. Gargiulo, Capo della Divisione Trazione.

Un plauso va ai responsibili del Sodalizio per l'ottima organizzazione ed il pieno successo di questa festa.

● **Per il sabato 15 febbraio** u. s. il Gruppo Cinefotoamatori del D.L.F. torinese ha organizzato, nel Salone della sede del Sodalizio, la proiezione delle diapositive a colori di Silvio Fiore su « Il vicino Oriente » (Giordania, Irak, Siria, Persia, Turchia ed Egitto); un folto numero di agenti e familiari ha seguito con viva attenzione l'interessante proiezione.

Altrettanto può dirsi per la mattinata cinematografica del 23 febbraio u.s., tenutasi presso il cinema « Adriano » del D.L.F., durante la quale è stato proiettato il documentario « La Russia d'oggi », una completa ed esauriente panoramica della vita attuale in quel Paese.

Siccome queste mattinate, interessanti soprattutto dal punto di vista culturale, avranno d'ora in poi una frequenza mensile, sentiamo di dover rivolgere una parola di plauso agli organizzatori per la lodevole iniziativa.

● **Affettuosamente salutata** da superiori e colleghi, ha lasciato volontariamente l'Azienda la signora Francesca Marino Rassiga, Coadiutore Capo del 3° Reparto Ragioneria. Vivissimi auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Il Manovratore Luigi** Pongiglione, della stazione di Savona Letimbro, mentre si recava a casa dopo aver terminato il suo turno di lavoro, decedeva per incidente stradale. Aveva appena quarantaquattro anni. Alla Vedova ed al figlioletto i sensi del nostro più profondo cordoglio.

TRIESTE

Red.: **Sig. Giuseppe Polh, T. 305**

● **A Tarvisio, il giorno 2 febbraio**, si è svolto l'8° Campionato Comp.le di sci tra ferrovieri. Lo svolgimento delle gare è stato favorito dal bel tempo e da una pista scorrevole, ma con neve variabile che ha messo a dura prova gli atleti. Alle gare hanno partecipato complessivamente 68 atleti dei DLF di Tarvisio, Pontebba, Udine e Trieste.

Il Presidente del DLF di Tarvisio Guido Beltrame con alcuni collaboratori di provata capacità ed esperienza hanno curato l'ottima organizzazione delle varie gare.

Nella gara di fondo (km. 12) seniores si è imposto il diciassettenne Walter Buzzi del D.L.F. di Pontebba, dimostrandosi sicura promessa per il Campionato Nazionale che prossimamente si svolgerà a Vipiteno, seguito da Carlo Degli Uomini pure del DLF di Pontebba, da Luciano Martina del DLF di Tarvisio ed altri.

● **Lo slalom speciale** seniores ha visto il successo di Troiani Mario del DLF di Trieste, seguito da Mario Marcon e Ermes Buzzi del DLF di Tarvisio e altri.

Lo slalom speciale juniores è stato vinto da Sergio Ciliesa del DLF di Tarvisio, seguito da Claudio Bergamin del DLF di Trieste, da Carla Cappellaro del DLF di Tarvisio ed altri.

La gara di discesa libera ragazzi è stata appannaggio di Roberto Balbinot del DLF di Tarvisio, seguito da Eugenio Beltrame e Paolo Agostinis del DLF di Tarvisio, ecc.

La coppa per i fondisti e quella per i discesisti è stata aggiudicata rispettivamente al DLF di Pontebba ed al DLF di Trieste, mentre agli atleti meglio classificatisi è stato assegnato in premio del materiale sportivo.

● **La squadra di hochey** a rotelle del D.L.F. di Trieste, allenata dal Manovale Francesco Sicignano, ha iniziato la sua attività, preparatoria per il prossimo Campionato Nazionale, con la partecipazione al torneo internazionale « Prima Coppa della Amicizia » svoltasi a Modena nei giorni 27 e 28 febbraio u.s. Ha vinto il primo incontro con il H.C. di Ginevra per 14 a 3 e, pur tenendo validamente testa all'Iris di Modena, ha dovuto infine soccombere per 3 a 2, classificandosi al 2° posto nel Torneo stesso.

La squadra, la cui formazione è stata largamente rimaneggiata rispetto a quella dello scorso Campionato, a causa di impegni militari di alcuni giocatori, non si è presentata ancora al meglio della sua preparazione, ma lascia comunque ben sperare allorché sarà nel pieno del suo rendimento.

● **Binario 10** - Luciano, figlio del Capo Pers. Viagg. P.le Arturo Salvestrini, Presidente del D.L.F. di Trieste, si è brillantemente laureato presso l'Università di Trieste, con voti 110 su 110 in chimica organica, discutendo la tesi di laurea « Ulteriori ricerche sulla reazione di Grignard degli azobenzeni ».

Al bravo Luciano vivissimi rallegramenti ed auguri di un brillante avvenire e complimenti al Presidente.

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età i seguenti agenti: Capo Treno 1° Pietro Barbugli del D.P.V. di Trieste C.le, l'Inserviente Giovanni Bisson della Div. Movimento, l'Op. Armam. Alfredo Bordin del Tr. Linea di Portogruaro, il Csq. Manovr. Antonino Calabrò della Staz. di Trieste C.le, il Csq. linea Giovanni Cattarin del Tr. linea di Cormons, il Macch. 1ª cl. Dionisio Croatto del D.L. di Udine, il Macch. 1ª cl. Ermes Del Fabbro del D.L. di Udine, il C. Dep. P.le Bruno Esente del D.L. di Trieste C.le, l'A. Macch. Arcello D'Orlando del D.L. di Udine, l'Op. Qualif. 1ª cl. Adolfo Faganel della Zona I.E. di Gorizia, l'Op. Qualif. 1ª cl. Vittorio Feltrin della Zona I.E. di Pontebba, l'Ass. P.le staz. Zoilo Furlan della Staz. di Trieste C.le, l'Ass. staz. Nicola Ioan della stazione di Udine, il Dev. Albino Mauri del D.P.V. di Trieste Cle, l'Usciere Capo Emilio Moliner della Div. Movimento, l'Ass. P.le staz. Giuseppe Rigo della stazione di Trieste C.M., l'A. Macch. Bruno Ronco dell'Autorimessa I.E. di Udine, il Dev. Ermanno Sullini della Stazione di Prosecco, il Dev. Bruno Tarnold Terzo della Staz. di Reana del Roiale ed il C. Treno 1ª Dante Tomat del D.P.V. di Udine.

A tutti « Voci » augura lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna express** - Stefano all'A. Macch. Adelmo Gregoretti del D.L. di Trieste C.le, Adriano all'A. Macch. Michele Sardo del D.L. di Trieste C.le, Luisa all'A. Macch. Romano Vigoriti del D.L. di Trieste C.le, Laura all'A. Macch. Walter Grion del D.L. di Udine, Manuela al Manovale Giuseppe Zorzenon della Staz. di Trieste, Peter al Manovale Stanislao Skrk della Stazione di Prosecco, Cristina al Manovale Giuseppe Ritella della Staz. di Udine e Antonella al Manovale Giuseppe Mauri della stazione di Sagrado.

Ai neonati auguri da « Voci » e vive felicitazioni ai genitori.

OFFERTA ECCEZIONALE!

Per i lettori di "Voci della Rotaia"

soltanto 3.500 lire

Per ricevere SUBITO questo meraviglioso radiotransistor portatile di GRAN MARCA. Pagherete soltanto 3.500 lire al postino al ricevimento del pacco ed il rimanente in SEI COMODE RATE MENSILI DA LIRE 1.000 SENZA CAMBIALI!!! Per coloro che preferiscono il pagamento in unica soluzione: L. 5.000 alla consegna del pacco. Il **SANKJO TR/10** è indicato per le località lontane dalla trasmittente. Ascolto di tutte le stazioni italiane e delle maggiori europee. Monta 7+4 transistors! OTTIMO APPARECCHIO PER AUTO. Completo di custodia in PELLE, n. 2 batterie, antenna esterna sfilabile, istruzioni per l'uso. CERTIFICATO DI GARANZIA DI UN ANNO. IL TR/10 è il primo apparecchio ad ALTA FEDELTA' venduto ad un prezzo di altissima concorrenza in Europa! Per la prima volta importato in Italia. Inviateci il vostro indirizzo e vi spediremo subito, GRATIS E SENZA IMPEGNO, un foglio illustrativo con fotografie e descrizioni particolareggiate unitamente al modulo di ordinazione. Scrivere alla: **IMPEUROPEX S.r.l. - Import Export - Viale XXI Aprile n. 14/V - 04100 LATINA. ATTENZIONE: SODDISFAZIONE GARANTITA O DENARO RIMBORSATO!!**

IL VOSTRO... **VOCI DELLA ROTAIA**

E

Prezzo dell'abbonamento annuo per 50 numeri: 5760 Lire. Il relativo versamento deve essere effettuato al **"CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE" a MILANO, Piazzetta M. Bossi, n. 1 - Conto "ESTERO" della Rappresentanza SNCF in ITALIA** - (specificare la causale all'atto del versamento).

Copia gratuita a richiesta a "LA VIE DU RAIL", 11, rue de Milan - 75-Paris 9e - FRANCIA

Pubblicazioni

« LE MATERIEL MOTEUR S.N.C.F. »

E' stata pubblicata a cura della « Vie du Rail » la seconda edizione di un interessante libro sui mezzi di trazione in uso sulle ferrovie francesi: Le Matériel Moteur S.N.C.F.

Anche se l'autore, M. Jaques Defrance, ha conservato lo schema originale della edizione precedente (1960), il presente libro si presenta completamente rinnovato ed aggiornato. Si tratta di un inventario preciso ed attuale, in un settore in fase di continua evoluzione, capace di soddisfare gli appassionati.

Completa l'opera un lessico di termini tecnici nelle lingue: francese, tedesca ed inglese.

Nella prefazione al libro, André Portefaix, Capo dell'Ufficio Studi del Servizio Trazione della S.N.C.F., scrive che, destinata agli amici delle ferrovie ed ai curiosi, l'opera è invece di estrema utilità ai professionisti.

Per l'acquisto dell'opera, il cui prezzo è fissato in 39.50 F.F. le richieste debbono essere rivolte a mezzo vaglia postale internazionale, sul quale dovrà essere specificata la causale, a: La vie du Rail - 11 rue de Milan - 75 PARIS 9e - Francia.

« IL SERVIZIO APPROVVIGIONAMENTI F.S. »

Ci sembra doveroso segnalare l'iniziativa, degna di menzione, presa dal sig. Direttore del Servizio Approvvigionamenti ing. Lucio Mayer in occasione della recente assunzione dei nuovi segretari vincitori dell'ultimo concorso. Con decorosa veste editoriale — a cura della Tipolitografia F.S. di cui va rilevato l'impegno per la impostazione dell'opera, la nitidezza dei caratteri e l'ottima carta patinata — un volume di circa 50 pagine è stato distribuito a tutti i nuovi assunti che hanno soprattutto gradito il « benvenuto » del Direttore del Servizio intestato — in prima pagina — ad ognuno dei loro nominativi.

Degna di elogio l'idea di porre i nuovi agenti immediatamente a conoscenza del lavoro che vanno ad intraprendere, in un settore complesso e delicato quale certamente è da considerarsi quello degli approvvigionamenti. Il fascicolo ha carattere essenzialmente informativo, ma quanto preziose le informazioni contenute!

Oggi questi giovani s'inseriscono nella nostra famiglia sentendosi già ferrovieri, conoscendo minutamente la struttura dell'Azienda; ma, quel che più conta, conoscendo del loro Servizio la funzione, i compiti, l'organizzazione centrale e periferica, la classificazione dei materiali, modalità e contratti di acquisto e vendita, collaudi, gestione delle scorte, ecc. Come si vede, una iniziativa simpatica, utile, da imitare: all'ing. Mayer il nostro vivo compiacimento per averla promossa ed attuata.

VERONA

Red.: Cav. F. Tomasini, T. 2201

● **« Le ferrovie di ieri, di oggi e di domani »**: questo il tema d'una conferenza tenuta dal sig. Mariconda comm. geom. Salvatore, nostro Funzionario a riposo, presso la sede del « Lions-Club » di Bolzano, alla presenza di alcuni Funzionari della nostra Azienda, esponenti dell'industria locale ed esperti dei problemi dei trasporti. L'uditorio ha seguito molto attentamente l'erudita esposizione, ed interessatissimo, non ha lesinato gli applausi.

● **Il 9 febbraio**, alle 13, presso il Ristorante dell'Hotel Rovereto, si è svolto il pranzo sociale della Sezione Ferrovieri ex Combattenti di Rovereto. Sono intervenuti 50 Soci. Erano anche presenti: il Sindaco di Rovereto, l'on. Maurizio Monti, il dr. Placido Girardelli, Capo della Divisione Ragioneria di Verona, il Colonnello D'Amico, il Cappellano Militare Mons. Giuseppe Graziani, il Capo Riparto Movimento di Trento, dr. Pecorella, i Capi Stazione Titolari di Trento e Rovereto, i Presidenti delle Sezioni Ferrovieri ex Combattenti di Verona, Vicenza, Trento, Bolzano, Merano, Fortezza ed Innsbruck. Con l'occasione sono state consegnate le insegne, in oro, di Cavaliere al merito della Repubblica al dr. Luigi Sarchelletti che, da circa 20 anni, è alla Presidenza della categoria combattentistica del Compartimento.

La scomparsa del dr. Burlizzi

● **Stroncato da un male**, per il quale ancora inutilmente si affanna la scienza, è morto a Roma, dopo breve malattia, all'età di 54 anni, il Dr. Loris Burlizzi. La fredda nomenclatura burocratica dice di lui: Capo della Segreteria Particolare del Sottosegretario ai Trasporti e all'Aviazione Civile; Capo della Sezione III del Servizio Affari Generali; Ispettore Capo Superiore alle soglie della promozione a Direttore Centrale. Né la nomenclatura burocratica, né il linguaggio convenzionale potranno però mai dire sufficientemente, di lui, tutto l'appassionato fervore con il quale affrontava il lavoro, e la sua instancabilità che meravigliava colleghi e dipendenti. Metodico, preciso, scrupoloso, il Dr. Burlizzi si era formato attraverso l'esperienza di un costante, impegnativo lavoro; e ciò aveva contribuito a forgiargli un carattere che puntava sempre e inesorabilmente al pratico, bandendo ogni forma di esteriorità. Ma il Dr. Burlizzi aveva anche un altro più toccante ed autentico volto. Era la sua umanità che, compressa nell'abito di tutti i giorni, esplodeva genuina, vera, non appena qualcuno ricorreva, da uomo a uomo, al suo aiuto.

Lo ricorderemo in uno di quei suoi rari e pur schietti sorrisi che accennava appena, per un tacito, amichevole consenso. E forse proprio così egli ha accolto la disumana sentenza che lo ha strappato alla consorte, ai suoi due bambini, al suo ufficio: con un consenso di rassegnata obbedienza, ma di cristiana fiducia.

g. g.

i vostri figli vi diranno grazie...

per i vostri figli che cercano un indispensabile ausilio negli studi della scuola d'oggi, per voi che volete migliorare e aprire nuove prospettive alla vostra vita, ecco, più completa, più pratica, più moderna, la

NUOVA ENCICLOPEDIA

INTERAMENTE AGGIORNATA AL SETTEMBRE 1967

La NUOVA ENCICLOPEDIA della Editrice Italiana di Cultura intende soddisfare le molteplici esigenze dell'uomo di oggi. Le sue 100.000 voci dovute a centinaia di studiosi forniscono risposte chiare, esatte, esaurienti su ogni argomento dello scibile umano. La trattazione delle voci più importanti è svolta in oltre 1.500 articoli monografici di notevole ampiezza per dar modo al lettore di approfondire le proprie conoscenze storiche, scientifiche, letterarie, filosofiche, artistiche.

6 VOLUMI FORMATO 17,5x25 cm
4.200 PAGINE
8.400 COLONNE
98.000 VOCI
4.800.000 PAROLE
3.600 ILLUSTRAZIONI NEL TESTO
100 TAVOLE A COLORI FUORI TESTO
45 GRANDI TAVOLE GEOGRAFICHE A COLORI

L'opera è approntata in una veste editoriale di classica eleganza e in un formato agile e maneggevole. E' rilegata in balacron con impressioni in oro. Ogni volume è corredato di sopracoperta di protezione. L'opera è interamente stampata in carta pregiata.

PREZZO DI CIASCUN VOLUME LIRE 9.000

L'OPERA COMPLETA LIRE 54.000

a tutti i ferrovieri e DIPENDENTI DEL ministero dei TRASPORTI

il PRIMO volume in DONO

Spett. EDITRICE ITALIANA DI CULTURA
Piazza Conca d'Oro 43, Roma

Desidero ricevere IN DONO il primo volume della vostra NUOVA ENCICLOPEDIA. Contemporaneamente vi autorizzo a spedirmi gli altri volumi. Mi impegno a pagare l'importo di L. 45.000 nel modo seguente: LIRE 5.000, in contrassegno, a ricevimento dei volumi. + 20 RATE MENSILI DA L. 2.000.

FIRMA .....
NOME .....
COGNOME .....
TESSERA F. S. ..... Compart. .....
VIA .....
CITTA' ..... PROV. .....

L'Editrice s'impegna alla sostituzione dell'Opera o al rimborso, qualora non fosse di pieno gradimento.

Filatelia

ITALIA - Durante il Convegno Filatelico Nazionale di Roma che, come è noto, ha avuto luogo nel Salone delle Conferenze della stazione di Roma Termini è stato compiuto un furto di francobolli per diverse decine di milioni ai danni del commerciante Siro Sintoni di Forlì. I francobolli, racchiusi in due valigie, sono stati ritirati da un apposito deposito mediante la presentazione di uno scontrino contraffatto.

Prossimamente verrà messo in vendita un francobollo di Posta Ordinaria da L. 500, stampato su carta fluorescente.

Il 28 aprile usciranno due francobolli da 50 e 90 lire per propaganda dell'idea europea, il cui bozzetto è opera comune di Luigi Gasbarra del Poligrafico dello Stato, di Giorgio Belli dell'Amministrazione P.T. e del dott. Ponsiglione, Direttore Generale delle P. e T.

Il 14 marzo è stato messo in vendita un francobollo di Posta ordinaria da L. 500 con la riproduzione del « San Giorgio » di Donatello, stampato su carta fluorescente.

L'Amministrazione delle Poste e delle Telecomunicazioni ha stabilito con provvedimento in corso di attuazione che i francobolli della serie ordinaria « Michelangiolesca » e tutti quelli celebrativi e commemorativi emessi nel 1967 — scaduti di validità il 31 dicembre 1968 — siano riammessi in corso senza determinazione di tempo.

Dal 3 marzo presso gli sportelli Filatelici delle Direzioni Provinciali P.T. sono in vendita al prezzo di L. 2400 i classificatori contenenti tutti i francobolli celebrativi e commemorativi emessi nel 1968.

Tali classificatori contengono brevi note informative su ogni emissione.

CITTA' DEL VATICANO - Il 6 marzo è stata emessa una serie di tre valori (20, 90 e 180 lire) per celebrare la solennità della S. Pasqua. I tre francobolli a soggetto unico rappresentano un particolare della Resurrezione di Cristo riprodotto dagli Affreschi del Beato Angelico che decorano il Museo del Convento di S. Marco a Firenze.

Si informa che il Catalogo degli annulli vaticani, curato da Gennaro Angiolino, è stato completamente esaurito durante i tre giorni del Convegno Filatelico di Roma.

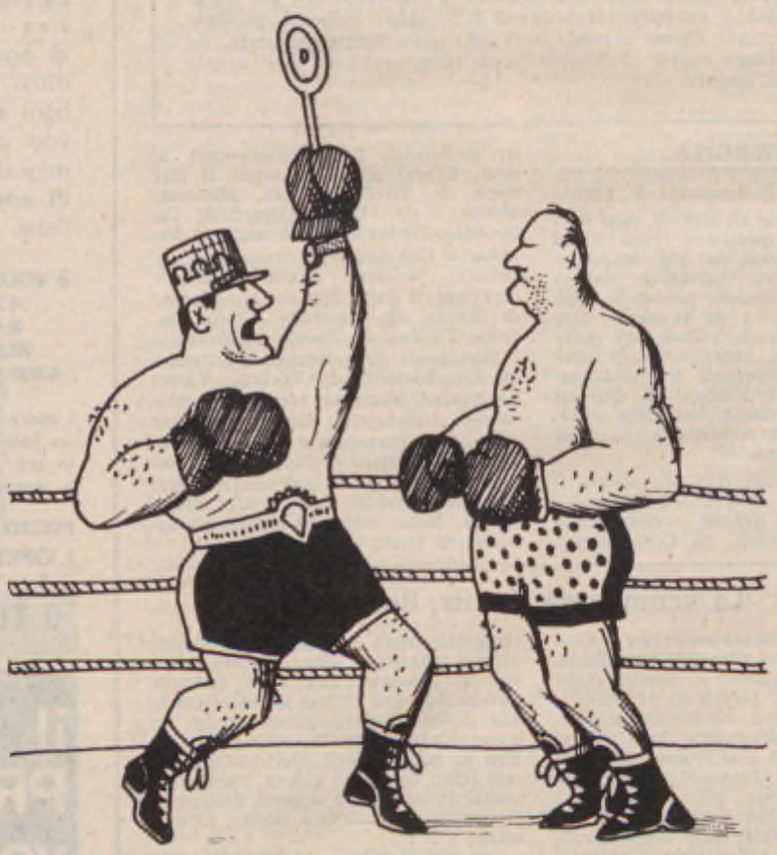
Affinché si abbia una solida ripresa del commercio dei francobolli, nella Città del Vaticano e nella Repubblica di San Marino si stanno attuando provvedimenti per limitare le prenotazioni e le tirature delle nuove emissioni. Le eventuali eccedenze di ogni emissione, alla sua scadenza, verranno date alle fiamme e distrutte, come avviene attualmente per le poste italiane.

PAESI BALTICI - Il 28 febbraio, per il 50° anniversario del « Norden » ed il Centenario dell'accordo postale fra gli Stati Scandinavi, è uscito un francobollo a soggetto unico in Danimarca, Finlandia, Svezia e Norvegia, nella cui vignetta sono ripetute le sagome di cinque navi antiche.

Dino BONCOMPAGNI

Ridiamo con ☆SANGIO

— Un biglietto d'andata e ritornello per San Remo.



— Parte il diretto delle sedici e cinquanta!

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Lucchetto (xxooooo ooooxx = xxxx)

GESU' AL CALVARIO

Mentre all'intorno d'una agitazione
è un susseguirsi, e mentre ognuno sta
forse attendendo ancor la reazione
che scioglierlo potrà,
s'ode nell'aria che ne vibra, allora,
come una voce d'impeto bestiale...
(forse una baia?) e lo rivedo ancora
mentre di nuovo sale.
...E l'aria vibra, carica di morte,
simbolo d'odio che nel mondo preme
e che improvviso, per tremenda sorte,
in tutti freme.
Abbandonato e solo, umile intanto,
come ridotto e disprezzato appare!
e ormai da tutto distaccato e affranto
sa pur sempre avanzare...
...E avanza e avanza... e questa terra avita
quel grande Bene allor comprenderà
che in un lavacro provvido di vita
sommersa resterà.
V'è qualcosa di nostro oltre il confine
che in alto porta... oh, lascia che il cammino
avverso resti, giungerà a la fine
di vittoria il destino!

LEMINA

Sciarada incatenata (3/5 = 6)

MATTINO IN MONTAGNA

Il sole riappare in un punto
ch'è tutto di rosa e d'azzurro
trapunto.
E tutto ristagna in oblio:
e in calma ti dona ogni cosa
l'oblio!
Io guardo e qui scordo la vita
essendo in un sogno d'incanto
smarrita.

LA PRINCIPESSA LONTANA

Scarto (8/7)

MANCATO SUICIDIO

Ha sperato ed ha quindi riflettuto;
ciononostante
gettare dentro un pozzo s'è potuto,
ma l'han tirato su tutto grondante.

PIAGGIO VANNI

Cambio di vocale (6)

MUSICHE

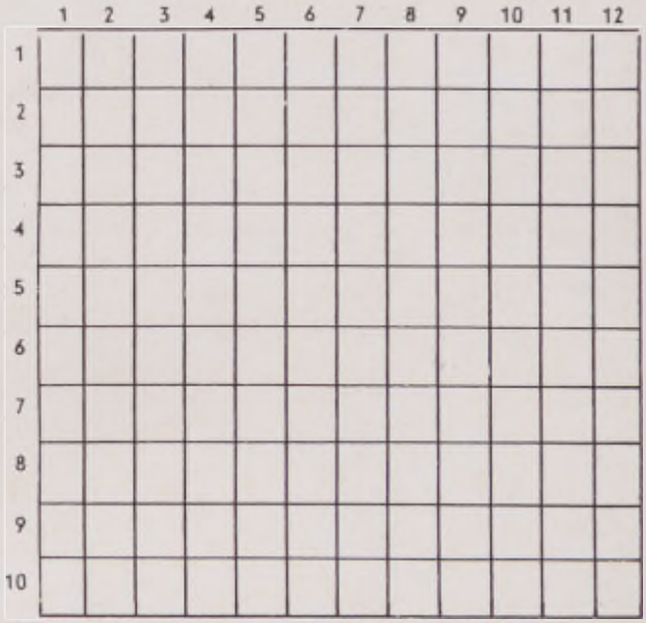
Dall'uno all'altro lato piano schiudesi
un canto, che si fa talora acuto,
e sal per l'etra alato o giù discende,
d'alta potenza espression divina...

MINISTRO SAVERIO

Parole crociate senza schema

ORIZZONTALI: 1) Agrigento (sgl.) - Vetta, cima; 2) Lo è la mozzarella - Ravenna (sgl.); 3) Seguivano le none - Infuso benefico; 4) Commercianti - Le padrone dell'Olimpo; 5) Ancona (sgl.) - Avverbio di tempo (tr.); 6) Pensare, credere (tr.) - Un sospiro poetico (tr.); 7) Un alimento per... sciocchi - Spagna, Italia, Turchia - L'io dei latini ; 8) Impresario per spettacoli - Una cosa... romana; 9) Quasi un'era - Sopportare; 10) Ordinò la strage degli Innocenti - Quella alta è pericolosa.

VERTICALI: 1) Una volta a Roma - Nodo ferroviario laziale; 2) Assolvere, rispettare una norma; 3) Autotreni Internazionali (sgl.) - Nome della Bellini; 4) Preposizione telegrafica - Imbarcazioni di salvataggio; 5) Zingara - Nome di uno Steiger dello schermo; 6) Mezzo brindisi - Una scala... vincente; 7) Sentiero, passaggio - Malato a Londra; 8) Ente assistenziale - Trans Europ Express Marchandises; 9) Preposizione - Una Luisa devocalizzata - Relazioni Aziendali; 10) Usare (tr.); 11) Avverbio di tempo (tr.) - Edificare; 12) Saluto latino - Lo è la carnagione dei bambini.



Il solutore dovrà sistemare nello schema anche le 20 caselle nere

Indovinelli

GATTO CHE GRAFFIA

Un giorno, per diletto
lo toccai con un dito solamente
e, tutto in una volta,
mi fé veder le stelle immantinente.

IL VALLETTO

IL CONTADINO AVARO

E' parecchio attaccato alle sue zolle
e per esse si lascia anche... scannare:
quand'anche a pezzi si dovesse fare,
è un tipo da pigliarsi.. con le molle!

BUFFAIMACCO

LA SUOCERA

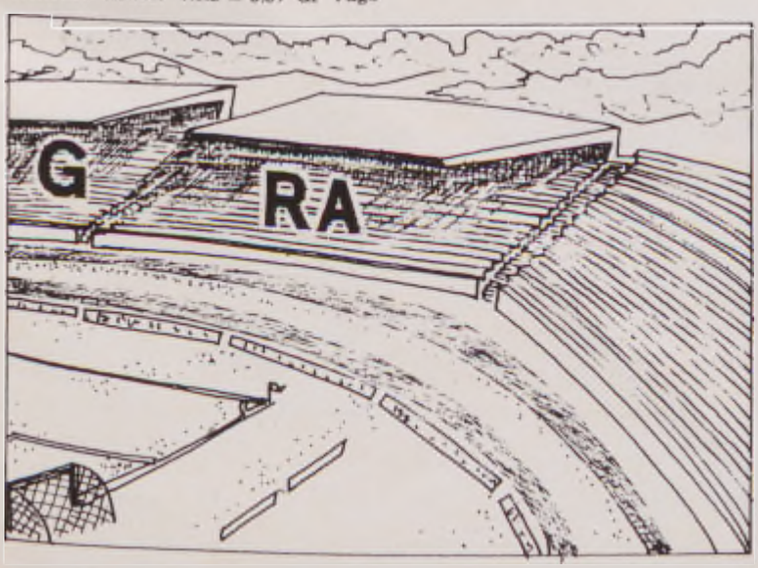
Me la trovo dinanzi ad ogni istante,
grassoccia, ma talor così ingombrante
al punto tal che non mi dà respiro
se in gravi ristrettezze mi rigiro.

TIBURTO

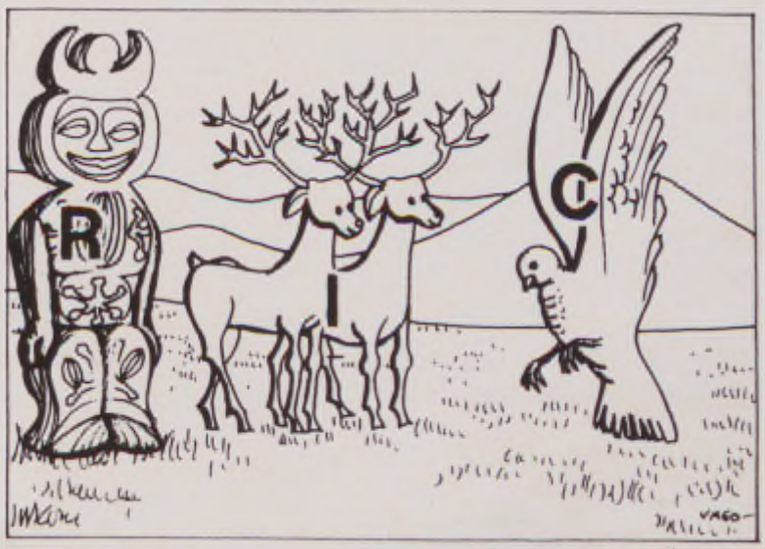
Soluzioni del numero precedente

ENIGMA: il pescatore subacqueo. **CAMBIO D'INIZIALE:** eredità = tre dita. **SCARTO INIZIALE:** INchiostro = chiostro. **INDOVINELLI:** il terremoto; il violino; il dente del giudizio; il treno. **REBUS:** B ELLE conta di notte = belle contadinotte. **REBUS:** T ala; modella S posa = talamo della sposa. **CRUCIVERBA: Orizzontali:** 1) Cantina; 7) Ocra; 10) Ariete; 11) Mao; 12) Paludoso; 14) Res; 16) Ot; 17) Lattina; 19) Ls; 21 Opinione; 23) At; 24) Natività; 25) Vicini; 27) Or; 28) Cicero; 30) Ir; 31) Rococo; 33) Erato; 35) Oli; 37) Teem; 38) Oas; 39) Astaire. **Verticali:** 1) Capolavoro; 2) Ara; 3) Nilo; 4) Teutonico; 5) Itd; 6) Neclitico; 7) Oa; 8) Corinto; 9) Ansa; 11) Motivare; 13) Sani; 15) Enea; 18) Toi; 20) Stirolo; 22) Panico; 26) Crome; 29) Orta; 30) Iter; 32) Cia; 34) Aei; 36) Ds.

REBUS (frase: 7.1.2 = 5.5) di Vago



REBUS (frase: 5.1.1.5.1.3. = 1.6.9.) di Traiano



Momenti prima
del varo dell'Iginia (servizio a p. 3)

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 4 - APRILE 1969

PRIMAVERA A VENEZIA

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento
e che non siano di carattere strettamente personale.
Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

PER GLI ADDETTI AI SEGNALI

Egregio Direttore,

La prego voler cortesemente far conoscere cosa compete giornalmente al personale della linea addetto alla accensione e spegnimento, dopo il normale orario di servizio, di segnali di rallentamento posti, il più vicino, ad una distanza inferiore ai 2.000 metri dalla C.C. e, il più lontano superiore ai 3.000 metri.

ATTILIO ARLIA
Op. d'armamento 7° Tronco - AMANTEA

● *L'accudienza dei segnali di rallentamento di lunga durata viene di regola affidata ad appositi incaricati — art. 26 dello S.G. degli Assuntori — oppure, ogni qualvolta sia possibile, agli Assuntori dei P.L. o di posti di guardia come un incarico accessorio e retribuita in base alle disposizioni vigenti per detta categoria di personale. Peraltro, nella maggioranza dei casi, l'accudienza dei segnali deve essere affidata al personale della linea, in quanto i relativi rallentamenti hanno breve durata e ubicazione variabile (ad esempio: in occasione dei lavori di rinnovamento e di risanamento, quando il terreno sia in frana, quando un'opera d'arte presenta lesioni, ecc.).*

Il servizio di accudienza dei segnali di rallentamento viene espletato in via continuativa, *cioè per tutto il periodo notturno, ogni qualvolta si ritiene necessario che sia effettuata anche la vigilanza del tratto soggetto a rallentamento (ciò accade specialmente nel periodo invernale), oppure* è limitato *ai soli interventi di pulizia, alimentazione, accensione e spegnimento dei segnali, quando non si riscontra la necessità della vigilanza stessa. Nel primo caso il personale della linea viene distolto dalle normali attribuzioni; nel secondo caso detto personale viene invece chiamato a provvedere all'accudienza dei segnali oltre l'orario normale di lavoro.*

Al personale adibito all'accudienza dei segnali oltre l'orario normale di lavoro viene corrisposto il compenso per lavoro straordinario per le prestazioni effettivamente rese (autorizzazione n. PAG. 5128/3/64162 del 5-12-1948). Quando però i segnali di rallentamento siano posti a distanza inferiore ai 500 metri dall'abitazione dei dipendenti adibiti alla loro accudienza, viene corrisposto agli interessati un compenso forfetario mensile pari all'importo di 12 ore di lavoro straordinario (autorizzazione n. PAG. 5128/3/31344 dell'11-3-1949).

Tali ore di lavoro straordinario — eccedenti quelle mensili normalmente ammesse — vanno esposte a corpo *sul mod. P. 43 senza essere distribuite nelle singole giornate, sempreché l'interessato abbia regolarmente effettuato il servizio di accudienza per tutto il mese (autorizzazione n. PAG. 5128/3/103175 del 30-4-1949).*

I «DIRETTI» NEI QUADRI ORARIO

Egregio Direttore,

vorrei sottoporre alla Sua attenzione un inconveniente che deriva dalle modalità con cui vengono compilati e stampati i quadri-orario delle partenze (e degli arrivi) nelle stazioni di una certa importanza. Per mettere subito in evidenza il nocciolo della questione, faccio un caso pratico.

Alla stazione di Venezia, un viaggiatore vuole individuare sul quadro orario il treno che parte al mattino per Vienna e Mosca (forse la più lunga relazione diretta d'Europa). Semplice, in apparenza, in pratica un po' meno. Infatti, l'ora di partenza (7.00) è indicata in *nero* (anziché in *rosso*) cioè con la stessa evidenza dei treni locali per Treviso o per Bassano. Il treno in questione, il 502, è classificato *diretto* e non *direttissimo*.

L'ipotetico viaggiatore diretto a Mosca troverà strano il sistema d'indicazione. Evidentemente, le F.S. hanno disposto che sugli orari cronologici vengano indicati in rosso i treni TEE, rapidi e direttissimi, ed in nero i treni diretti e locali.

La disposizione sarebbe logica ed opportuna, se vi fosse una reale, netta differenziazione per velocità, numero di fermate, importanza del percorso, fra direttissimi e diretti: invece non è così. Tolgo a caso alcuni esempi dall'orario attualmente in vigore: Venezia-Milano: treno 184 (DD), ferma a Desenzano, tempo di percorrenza 3h 23'; treno 192 (Diretto), *non* ferma a Desenzano, tempo 3h 11'.

Relazioni a lungo percorso? Osservando il quadro partenze di Milano Centrale si troverà, ad esempio, che i seguenti treni, che costituiscono importanti relazioni internazionali od a lungo percorso, sono classificati diretti e quindi indicati in *nero:*

195 - ore 0,15 per Trieste e Udine; 197 - ore 1.10 per Trieste e Vienna (con W.L.); 457 - ore 1,25 per Lecce; 100 - ore 6,20 per Ginevra.

Pertanto, io penso sia opportuno che le F.S. (le quali hanno già opportunamente provveduto a sostituire le qualifiche di accelerato, omnibus, ecc. con quella unica chiara di locale), adottino uno dei provvedimenti seguenti:

1) Sopprimere l'attuale distinzione, a mio avviso superflua, fra «direttissimo» e «diretto», e mantenere le categorie: T.E.E., rapidi (treni con supplemento), diretti, locali. Le prime tre categorie indicate in rosso, l'ultima in nero.

2) Mantenere la distinzione fra «direttissimo» e «diretto», ma riservare quest'ultima qualifica solo ai treni che — pur veloci e con poche fermate — hanno interesse puramente locale (ad es. i diretti per Sondrio, Mortara-Alessandria, Mantova, ecc.).

od infine:

3) Se non si volesse mutare l'attuale classifica, indicare in rosso sugli orari i treni TEE, rapidi, direttissimi e diretti e mantenere il colore nero solo per i treni locali.

Gradirei conoscere il parere dei competenti organi dell'Azienda su questo piccolo problema.

Ing. LUIGI DE PAULI - MILANO

Risponde il Servizio Movimento

● *La classificazione dei treni in direttissimi o diretti dipende da vari fattori tecnici (impostazione d'orario, tipo del materiale, esigenze di circolazione rispetto ad altri treni, ecc.) ed anche da necessità di carattere tariffario, per cui non è opportuna una unificazione delle due categorie.*

Può peraltro verificarsi, come nei casi citati dall'ing. De Pauli, che, in relazione all'ora di transito dei treni o per particolari altre situazioni che rendano necessaria l'assegnazione di fermata a determinati treni direttissimi, questi ultimi possano presentare una percorrenza d'orario superiore a quella normale dei treni diretti; ma anche tenendo conto di ciò non appare opportuna una modifica della classificazione dei treni stessi.

Per quanto riguarda la compilazione dei quadri-orario esposti al pubblico nelle stazioni principali della Rete, essa risponde a criteri che sono stati unanimamente ed in modo definitivo adottati da tutte le altre Amministrazioni europee in sede internazionale e dopo studi ed accertamenti.

L'UBICAZIONE DEGLI AMBULATORI

In riferimento alla lettera del Coad. Capo Agostino Sartori, pubblicato sul numero di marzo 1969 di Voci, in cui lamentava la distanza che separa il suo domicilio dall'ambulatorio di Roma S. Lorenzo, dove presta servizio il suo medico di reparto, ritengo opportuno far presente che la questione è stata da tempo esaminata e quindi risolta da parte di questo Ispettorato.

Infatti, superata la indispensabile fase organizzativa, già dal 1. marzo 1969 è stato aperto un ambulatorio presso la stazione di Roma Trastevere, dove il sig. Sartori troverà il suo medico di reparto dalle ore 8 alle 9 di ogni giorno feriale.

Tanto con preghiera di pubblicazione anche nell'interesse di quei ferrovieri che, come il sig. Sartori, non hanno la possibilità di venire tempestivamente a conoscenza di quanto fa l'Azienda a favore del personale.

Dr. ANTONIO PUOTI
Capo dell'Ispettorato Sanitario del Compartimento di Roma

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 4 - APRILE 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: «Voci della Rotaia»: Italia L. 400 - Francia F. 3 - «Voci della Rotaia» e «La vie du rail»: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale «Voci della Rotaia» - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: «Bollettino FFS» (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. Sv. (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: Il "Rialto" sul ponte della laguna.

ferrovieri !!
UNA ECCEZIONALE OFFERTA PER VOI DELLA
Nuova Enciclopedia
leggete a pag. 25 le particolari condizioni di vendita

UN POSTO GIUSTO AL TRENO

« Sono fermamente persuaso — ha affermato il Ministro Mariotti — che nonostante l'incremento impetuoso della motorizzazione civile il treno rimane il più valido mezzo di trasporto di massa sia per i viaggiatori che per le merci » — Il dualismo tra strada e rotaia è ormai superato: si deve andare verso forme di integrazione in cui l'autotrasporto e la ferrovia svolgano il proprio ruolo al servizio dell'economia. →

Certamente è troppo presto per far un bilancio sulla attività del Ministero dei Trasporti nel 1969. Tuttavia vi sono alcune indicazioni nell'azione dell'On. Mariotti che mette conto sottolineare per ricavarne un quadro dell'impostazione, nuova in molti aspetti, che il Ministro intende dare alla politica dei trasporti.

Da questo quadro balza, in primo luogo, il problema del coordinamento dei trasporti la cui soluzione non può certo conseguirsi con la semplice creazione di un organismo centralizzato, quale è la Direzione Generale del Coordinamento senza al tempo stesso formulare indirizzi precisi sulla strada da seguire.

Il dibattito sul coordinamento dura da anni ma il problema, nonostante gli studi compiuti da varie commissioni, non era mai stato seriamente affrontato.

Era invece utile, ed oggi è necessario — come ha affermato il Ministro Mariotti nella relazione svolta dinanzi alla Commissione Trasporti alla Camera — determinare i campi di azione dei vari modi di trasporto (ferroviari, stradali, aerei e marittimi) considerandoli prima in una visione di insieme e quindi nei loro aspetti di connessione e di interdipendenza.

In particolare nel settore dei trasporti terrestri, infrastrutture e mezzi di esercizio dovranno essere visti in modo unitario assegnando a ciascun modo di trasporto i compiti ad esso confacenti, evitando dispersioni di risorse pubbliche.

Implicitamente queste enunciazioni contengono una critica a talune scelte di fondo operate nel passato per quanto in particolare concerne le autostrade e la motorizzazione privata. Del resto questa critica si ritrova in alcune dichiarazioni del Ministro, rilasciate in occasione della ratifica del decreto per la costruzione del secondo tronco della metropolitana di Roma e successivamente dell'approvazione da parte del CIPE della nuova linea direttissima Roma-Firenze.

Reti metropolitane e ferrovie veloci e sicure, nella impostazione dell'On. Mariotti costituiscono un sistema ideale per realizzare un trasporto rapido di massa nelle grandi aree urbane e nelle comunicazioni interregionali. « Sono fermamente persuaso — ha affermato Mariotti — che, nonostante l'incremento impetuoso della motorizzazione civile, il treno rimane il più valido mezzo di trasporto di massa sia per i viaggiatori che per le merci. Allorché si ponga attenzione alla paralisi del traffico delle grandi città oppure alle strozzature ancora esistenti nel sistema ferroviario italiano, ci si rende conto che parallelamente alle autostrade era necessario costruire una rete di ferrovie metropolitane collegate con la rete ferroviaria e gli aeroporti.

« Era il solo modo per dare al problema del traffico urbano una soluzione che tenesse conto della necessità di costruire una città a misura dell'uomo e non a misura della macchina, come oggi purtroppo accade con grave attentato all'equilibrio psichico e alla salute fisica dell'uomo stesso.

« Una rete metropolitana coordinata coi trasporti aerei e ferroviari, avrebbe anche determinato un decentramento delle industrie dal cuore delle grandi città in zone meno popolate ed una più razionale distribuzione degli insediamenti urbani e della mano d'opera. Oggi, quindi, il problema è di adoperarsi per trovare il modo di porre i mezzi di trasporto al passo con i tempi e di recuperare così il tempo perduto ».

In queste proposizioni si ravvisa un indirizzo nuovo rivolto alla creazione di un sistema equilibrato di trasporti, nel quale

A sinistra: Una strada intasata da autocarri.
In alto: Uno scorcio della metropolitana di Roma.
Il coordinamento e l'integrazione dei mezzi sono gli obiettivi della nuova politica dei trasporti.

ciascun modo svolga la propria parte e che attribuisce la prevalenza ai trasporti collettivi rispetto a quelli individuali, ai trasporti pubblici rispetto a quelli privati.

In una intervista rilasciata alla rivista *Motor*, l'On. Mariotti ha tra l'altro dichiarato: « Nuove infrastrutture stradali, itinerari di scorrimento, vaste aree di parcheggio, zone disco, ecc., insieme allo sviluppo delle reti metropolitane ed al potenziamento delle ferrovie sono tutti provvedimenti che vanno inquadrati in un sistema bilanciato di trasporti, in cui l'autovettura, mezzo ideale di trasporto nelle aree debolmente urbanizzate, si integra con gli altri mezzi di trasporto ».

Coordinamento ed integrazione dei mezzi di trasporto costituiscono gli obiettivi di fondo della nuova politica dei trasporti. Questa deve mirare — ha affermato il Ministro in un'altra intervista concessa alla rivista dell'ACI *L'Automobile speciale* — ad instaurare un regime di coesistenza tra i vari modi di trasporto.

« Il dualismo tra strada e rotaia è ormai superato dai fatti e ci si avvia piuttosto verso forme di integrazione in cui l'autotrasporto e la ferrovia sfruttando le loro particolari caratteristiche, svolgano la propria parte al servizio dell'economia; l'autotrasporto con il suo elevato grado di autonomia, il treno con la sua elevata capacità di trasporto. Questi due requisiti possono anzi combinarsi attraverso i sistemi di collaborazione tecnico-operativa.

« Alla creazione di un sistema integrato di trasporti basato su una « competizione » organizzata tende in sostanza la politica comunitaria dei trasporti attraverso la riorganizzazione unitaria del mercato e l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza ».

Autopullman dell'Istituto Nazionale Trasporti, emanazione diretta delle F.S.

Il Ministro dei Trasporti al riguardo ritiene valide le direttrici della politica comunitaria dei trasporti in quanto esse sono rivolte a stabilire una parità nelle condizioni di partenza delle varie imprese di trasporto per quel che concerne la obbligatorietà e la pubblicità delle tariffe, le condizioni di lavoro degli addetti ai trasporti, la imputazione dei costi sociali derivanti dall'obbligo del servizio pubblico, il trattamento fiscale in relazione all'utilizzazione delle infrastrutture. Via via che questi problemi saranno portati a soluzione sul piano comunitario e nazionale, sarà sempre più agevole quel coordinamento tra strada e rotaia in termini di coesistenza e di sana competizione.

In occasione del Salone del Veicolo Industriale il Ministro Mariotti, rispondendo alle critiche che alcuni ambienti rivolgono sulla prevalenza che il settore ferroviario avrebbe nella politica dei trasporti, ha fatto chiaramente intendere che la polemica contro le ferrovie è soltanto un artificio e che nella realtà l'Azienda ferroviaria, con grave ritardo, ha potuto programmare l'ammodernamento ed il potenziamento delle sue strutture.

Se oggi le autolinee viaggiatori e l'autotrasporto merci sono in crisi, non dipende — come da qualche parte si afferma — dalla supposta preferenza che è stata data alle ferrovie.

I trasporti stradali si sono sviluppati nel dopoguerra — ha affermato l'On. Mariotti — quando la rete ferroviaria era praticamente distrutta. Poi è venuto lo sviluppo della motorizzazione individuale, che ha avuto ritmi continui e crescenti fino a costituire la causa principale delle perdite di traffico non solo per le autolinee extra-urbane, ma per le stesse ferrovie.

Le ferrovie, avendo una gestione unitaria, hanno bene o male fatto fronte alla concorrenza e sono state anzi spinte a migliorare sempre di più i propri servizi. Le autolinee invece, per la frammentarietà della gestione non sono riuscite a superare le difficoltà create dalla dinamica del mercato dei trasporti. Oggi si tratta non tanto di assicurare la sopravvivenza delle aziende, quanto la continuità di quei servizi che servono effettivamente la collettività.

Sulla base di questo indirizzo l'INT, emanazione diretta delle F.S., è stato chiamato ad operare nel settore delle autolinee come elemento equilibratore, intervenendo intanto dove l'azienda privata non è più in grado di garantire servizi rispondenti ai requisiti di economicità che devono presiedere ad ogni servizio di interesse generale.

Anche per l'autotrasporto merci, si tratta di abbattere il muro divisorio che separa l'Azienda di Stato dagli operatori del trasporto merci. In questo settore la crisi deriva in modo particolare dall'estrema polverizzazione aziendale. Occorre dunque il riordinamento del settore ed insieme un raccordo fra autotrasporti e ferrovie.

Possiamo concludere questo esame della impostazione nuova che oggi viene assegnata alla politica dei trasporti, riportando un altro passo dell'intervista dell'On. Mariotti a *Automobile Speciale*.

« Il traffico merci sulle strade in Italia ha avuto uno sviluppo abnorme rispetto a quello che si è verificato negli altri paesi del MEC. Il traffico merci totale si ripartisce nel nostro paese all'incirca per il 70 per cento sulle strade e per il 30 per cento sulle ferrovie; il rapporto è inverso in altri paesi. So bene che l'autotrasporto ha svolto una importante funzione nel dopoguerra supplendo alle deficienze di una rete ferroviaria distrutta. Oggi il problema è di vedere se questa ripartizione del traffico sia economicamente equilibrata ».

Dopo aver affermato che una ripartizione diversa del traffico è possibile sfruttando le caratteristiche particolari di ciascun mezzo l'on. Mariotti ha sottolineato che la ferrovia ha una predisposizione particolare per i trasporti di massa su lunghe distanze; l'autocarro, per la sua autonomia, meglio si presta ai trasporti a media e piccola distanza. Si tratta, allora, di favorire una specializzazione del traffico.

« E' un problema questo che dovrà naturalmente essere approfondito e risolto senza creare rigide preclusioni. L'utente dovrà essere lasciato libero di scegliere l'autotrasporto o la ferrovia per i trasporti brevi o lunghi; sarà semmai la efficienza delle imprese, il miglioramento della offerta a condizionare la domanda dei trasporti, orientandola verso l'uno o l'altro mezzo, nella prospettiva di una corretta utilizzazione delle infrastrutture esistenti.

« Questo deve essere l'obiettivo di fondo di una politica coordinata dei trasporti, che non deve essere limitata soltanto ai trasporti terrestri, ma estesa anche ai trasporti aerei e marittimi ».

Renato MAGNANI

Sulla rotta della Sardegna

PRIMO VIAGGIO DELLA "GALLURA"

Il primo viaggio della Gallura in una giornata di sole. La visita dell'on. Venturini prima della partenza. La nave è dotata di tutte le apparecchiature per la sicurezza della navigazione. 120 carri ferroviari, 318 automezzi e 4000 passeggeri: questa la capacità giornaliera di trasporto della Flotta F.S. per la Sardegna.

Un doppio P, carico di apparecchiature industriali diretto a Porto Torres è stato il primo carro ad entrare nella capace stiva della « Gallura » pronta per il viaggio inaugurale sulla rotta per la Sardegna. Intanto l'on. Venturini, Sottosegretario ai Trasporti ed all'A.C. stava completando la sua visita a bordo accompagnato da Autorità e Funzionari delle Ferrovie.

L'Hermaea giunta al mattino alle sei aveva scaricato in fretta vagoni ed auto e si era allontanata dallo scalo. Il mare era assolutamente calmo e la scia della nave aveva lasciato una traccia più chiara sull'azzurro del Tirreno. La Gallura l'ha seguita per raggiungere l'invasatura: pareva proprio che la veterana avesse voluto indicare alla recluta la strada e facilitarle quelle operazioni che compiva per la prima volta.

Tutte le apparecchiature che costituiscono la dotazione della nave e ne rendono assolutamente sicura la navigazione sono state illustrate all'on. Venturini, il quale si è interessato al comfort di bordo ed in particolare agli alloggi dell'equipaggio.

Una gran bella nave la Gallura, e si distingue dalle altre della flotta F.S. oltre che per la stazza maggiore anche per la presenza di una speciale sagomatura del fumaiolo che impedisce la caduta delle scorie sul ponte.

Con le altre tre navi attualmente in servizio la capacità complessiva di trasporto giornaliera per la Sardegna sarà così di 120 carri ferroviari, 318 automezzi ed oltre quattromila passeggeri.

Cifre queste che dimostrano la piena validità del Piano di Rinascita della Sardegna nel cui quadro venne appunto decisa la istituzione del servizio di navi traghetto.

Così, senza altra formalità che la visita del Sottosegretario ed il gran pavese issato tra gli alberi, la Gallura ha iniziato il suo lavoro.

V. S.

Saluto dal ponte della « Gallura » in partenza.

Durante la visita inaugurale della Mostra dell'Elettronica a Roma, il Presidente della Repubblica Saragat si è soffermato a lungo nel padiglione F.S. ove il Dott. Carbone del Servizio Commerciale ha illustrato il funzionamento delle apparecchiature per la prenotazione elettronica dei posti di recente entrate in funzione presso alcune Stazioni della Rete.

Il Sottosegretario ai trasporti parla agli studenti.

Consegnate dall'on. Venturini quattordici borse di studio CIFI

Sono andate ad altrettanti figli di ferrovieri e dipendenti del Ministero dei Trasporti — Il plauso del Sottosegretario per la lodevole iniziativa del CIFI e l'augurio ai giovani studenti.

Il Sottosegretario ai Trasporti Onorevole Aldo Venturini ha consegnato il 27 marzo a Roma nella sala del Consiglio d'Amministrazione delle F.S. 14 premi e borse di studio ad altrettanti figli di ferrovieri e dipendenti del Ministero dei Trasporti.

Premi e borse di studio erano stati messi in palio come ogni anno dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI).

Dopo un indirizzo di saluto del Presidente del CIFI ing. Mayer, il Direttore Generale delle F.S. ing. Fienga si è detto lieto di trovarsi in mezzo ai giovani, soprattutto a giovani così intelligenti e preparati e, accennando al fenomeno della contestazione, ha dichiarato che una scuola senza fermenti è una scuola senza idee. « Io stesso — ha aggiunto — ai miei tempi sono stato un contestatore: ma non bisogna confondere la critica aperta e coraggiosa con la volgarità e la confusione. L'importante, nella vita, è difendere l'indipendenza del proprio spirito e delle proprie idee che sono le nostre vere ricchezze ».

L'On.le Venturini, dopo aver portato ai giovani ed ai presenti il saluto del Ministro Mariotti, si è compiaciuto con il CIFI per la lodevole iniziativa. Il CIFI — ha detto — ha 70 anni ma non li dimostra davvero per la vivacità del suo impegno nel sostenere ed incoraggiare tecnici e studiosi del settore dei trasporti su rotaia.

Rivolgendosi ai giovani premiati, ha elogiato il loro senso di responsabilità ed il loro impegno che testimoniano un attaccamento ai più elevati valori della personalità e della dignità umana.

« E' queste — ha aggiunto — un giorno di gioia anche per i vostri genitori, un giorno che li ripaga, almeno sul piano morale, dei sacrifici compiuti per farvi studiare. Come padre, mi auguro anch'io di poter provare una simile soddisfazione ».

Accennando ai problemi della scuola, nel confermare la volontà politica del governo di avviare a soluzione i problemi dell'università e della scuola in genere, l'On.le Venturini ha ricordato — come esempio di tale volontà — il recente aumento da 3 a 40 miliardi dell'onere a carico dello Stato per gli assegni di studio.

« Vogliamo — ha concluso il Sottosegretario — che il Paese abbia una scuola più moderna, più democratica, più efficiente, in grado di preparare un sempre maggior numero di giovani ad inserirsi nella società per contribuire allo sviluppo civile, sociale e culturale della nazione, e che il diritto allo studio sia reso effettivo per tutti. Auguro a voi giovani, di poter partecipare alla costruzione di una società nuova e migliore, convinto che, nonostante tutto, l'umanità tende sempre a migliorare se stessa».

SORR.

Razzo d'oro per "Vedette 444"

Il premio ad un documentario prodotto dal Centro Relazioni Aziendali F.S. che ha per protagonista l'ormai famosa « Tartaruga ».

Il documentario «Vedette 444» prodotto dal Centro Relazioni Aziendali delle F.S. per la regia di Marcello Baldi ha ottenuto il premio « Razzo d'oro » alla mostra cinematografica organizzata a Roma nel quadro delle manifestazioni della 14. Rassegna Internazionale dell'Elettronica.

Il documentario presenta la nuova locomotiva E 444 « Tartaruga » che recentemente ha sfiorato i 250 km orari sulla linea Roma-Napoli.

La locomotiva che si prepara alla corsa di prova è vista in un continuo contrappunto con una modella che si prepara ad una sfilata di alta moda.

La realizzazione del cortometraggio con riprese effettuate in piena velocità, sia da terra che da bordo, sia dall'aereo, aveva comportato non poche difficoltà.

Il montaggio molto serrato, la eccellente fotografia di Antonio Climati e la musica originale composta dal maestro Nascimbene fanno di questo documentario un modello nel suo genere.

Presentato lo scorso anno in anteprima a Venezia in occasione della Riunione Internazionale degli Esperti del Film ferroviario, « Vedette 444 » aveva già riportato un notevole successo.

Alla cerimonia della presentazione avvenuta il 28 marzo nell'Aula Magna del Palazzo dei Congressi all'EUR erano presenti l'ex Presidente della Repubblica Sen. Giovanni Gronchi, il Presidente dell'ANICA Eithel Monaco e altre autorità.

Per l'Azienda il premio è stato consegnato al Sottosegretario ai Trasporti e A.C. On.le Aldo Venturini, che era accompagnato dal Direttore del Servizio Affari Generali Ing. Maglietta.

F. S.

Qui sopra e in basso: turisti stranieri in attesa della partenza.

Treno e turismo sociale

La presenza delle F.S. al 3° Salone Internazionale delle Vacanze e del Turismo di Torino — Dal turismo di « qualità » a quello di massa — Diciotto milioni di stranieri sono entrati nel nostro Paese nel 1968 ed hanno speso novecento miliardi.

È noto che negli ultimi anni è andato continuamente aumentando il numero di coloro che, superata la fase della tradizionale vacanza o villeggiatura nei dintorni della propria città, si orientano sempre di più verso il vero turismo, individuale o collettivo, favorito anche dall'incremento del benessere.

Nel turismo che fino a ieri potevamo definire di qualità, nel senso cioè di romantica e faticosa conquista personale della bellezza messaci a disposizione dalla natura, oggi si è infiltrata e diffusa la stessa dinamicità della nostra vita quotidiana: esso è ormai diventato un fenomeno di massa.

Per questa sua caratteristica, tra l'altro, il turismo è venuto a costituire una delle voci più importanti dei nostri scambi commerciali; lo dimostrano due cifre: lo scorso anno, nel periodo delle cosiddette « grandi vacanze », sono entrati nel nostro paese quasi diciotto milioni di

stranieri, che hanno speso in totale novecento miliardi.

Sono probabilmente queste le ragioni che spiegano l'incessante affollamento di visitatori e quindi il grande interesse riscosso dal « 3. Salone Internazionale delle vacanze e del turismo », tenutosi dal 22 febbraio al 2 marzo nel Palazzo di Torino-Esposizioni del Valentino e che, per importanza, si è ormai allineato a fianco delle analoghe grandi manifestazioni europee di Parigi, Bruxelles e Losanna.

Nei vasti padiglioni della rassegna torinese, inaugurata dal Sottosegretario per il Commercio con l'Estero On. Graziosi, quattrocento espositori — provenienti da ventidue Paesi oltre l'Italia — hanno fatto a gara nel disporre nel modo più suggestivo tutte le attrezzature ed i veicoli che possono aiutare a rendere più piacevole e comoda l'evasione turistica.

In questa formula del tutto nuova di turismo si sono inseriti con piena affermazione i trasporti ferroviari, che da numerosi evidenti segni pare abbiano ritrovato il favore del pubblico.

La nostra Azienda era presente al Salone torinese con un proprio stand, nel quale dépliants, opuscoli e grandi pannelli illustravano ai visitatori i vantaggi di rapidità, sicurezza, puntualità e conforto offerti oggi dal treno, nonché le varie agevolazioni offerte ai viaggiatori: gruppi familiari e comitive, treni turistici e della neve, treni speciali per comitive numerose in bassa stagione, comitive festive o di studenti, tessere di autorizzazione, diversi tipi di abbonamento, viaggi in cuccetta, servizi treno + auto, treni - navetta, la propria automobile al seguito e così via.

La nostra partecipazione e quella di altre amministrazioni ferroviarie estere all'Esposizione di Torino stanno a significare che il problema del turismo sociale è all'ordine del giorno presso le ferrovie europee, le quali d'altronde hanno già ottenuto lusinghieri risultati come strumento di espansione del traffico e di difesa dalla concorrenza.

Giova qui ricordare che, a proposito dell'industria turistica, fin dal 1954 uno studio intrapreso in seno all'OECE forniva alle aziende ferroviarie una serie di proposte in parte già attuate.

In particolare si suggeriva alle ferrovie di procedere in collaborazione con le altre organizzazioni di viaggio e di turismo, in modo da raggruppare in una specie di vera « comunità di lavoro » tutti i fattori utili per giungere allo scopo. In questa azione concorde le ferrovie appaiono come un elemento particolarmente indicato per procedere alla coordinazione ed alla raccolta di tutte le forze del traffico viaggiatori, giacché — in definitiva — esse sono pur sempre il più importante mezzo di trasporto di massa.

Ci sembra di poter affermare che, con il loro stand al Salone torinese, le F.S. abbiano anche inteso raccogliere l'interessante suggerimento.

Renzo MARELLO

FLASH

Sconto del 20%

Verrà accordato dalle F.S. — analogamente a quanto fatto per la Fiera di Milano (11-25 aprile) e per la Mostra dell'Artigianato di Firenze (24 aprile - 8 maggio) — anche ai visitatori della « Fiera dell'Agricoltura » che avrà luogo a Foggia dal 30 aprile all'8 maggio.

Minicarro per mastodonti

E' stato presentato a tecnici F.S. e spedizionieri allo Scalo Farini di Milano un carro ferroviario « ultrabasso » sul quale, senza che sia necessaria alcuna speciale attrezzatura fissa o mobile, può essere caricato o scaricato in pochi minuti un autotreno pesante e il relativo rimorchio. Si tratta di un veicolo composto da due carrelli di quattro assi ciascuno, lungo oltre dodici metri. Il piano di carico è alto solo 41 centimetri dal piano della rotaia. Il diametro di rotolamento delle ruote è di 355 millimetri, cioè un terzo delle ruote di un carro normale, con freni a disco e speciali cuscinetti a rulli. Le dimostrazioni pratiche, eseguite a Milano Farini e lungo il percorso Milano-Sesto Calende, hanno messo in rilievo la semplicità delle operazioni di carico e la stabilità e sicurezza del carro.

Altre 252 carrozze a cuccette

verranno costruite nel quadro del piano di potenziamento del parco c.c. Per le loro caratteristiche di comodità e silenziosità questi rotabili hanno incontrato il favore sempre crescente dei viaggiatori, sia nelle relazioni interne che in quelle internazionali, tanto da indurre le F.S. a ridurre il quantitativo programmato di carrozze di tipo ordinario per aumentare quello di tipo a cuccette. A consegne ultimate, il parco di c.c. F.S. avrà la consistenza di 557 unità: di cui 117 per servizi misti di 1ª e 2ª classe e 440 di sola 2ª classe.

Centouno milioni in più

rispetto al 1968 sono stati incassati per il traffico « viaggiatori pasquali ».

Da mercoledì 2 aprile a mercoledì 9 aprile gli introiti sono stati infatti di L. 2 miliardi e 683 milioni, rispetto a L. 2 miliardi e 582 milioni del corrispondente periodo 1968.

In testa, le stazioni di Milano e Roma: rispettivamente con 636 milioni (+4,35% rispetto al '68) e 570 milioni (+3, 54%).

Il maggior aumento percentuale si è verificato ad Ancona (+11,35%); segue Cagliari, con +9,48%.

Entro maggio

sarà riattivata la linea ferroviaria che collega Agrigento Bassa con Porto Empedocle, rimasta danneggiata dalla frana del luglio 1966. Ciò consentirà un più rapido inserimento dei prodotti industriali di Porto Empedocle sui mercati nazionali. Attualmente stanno per essere ultimati i lavori per la sistemazione della galleria « Mulino a vento ».

Con l'orario cadenzato

sulla Torino-Milano, a partire dal 1° giugno prossimo, si effettueranno partenze ogni ora: da Torino P.N. dalle 6,30 fino alle 18,40; da Milano C.le dalle 6. E', peraltro, previsto un intervallo — per la revisione degli impianti elettrici — tra le 9,30 e le 11,30, per le partenze da Torino, e tra le 11,30 e le 13,20 per quelle da Milano. Con l'adozione del nuovo orario « cadenzato » saranno notevolmente accelerate anche le comunicazioni tra Torino e Venezia: mediamente, per raggiungere Venezia si impiegheranno cinque ore; mentre da Venezia a Torino se ne impiegheranno all'incirca sei.

Prezzi da città a città

sono stati introdotti dalle Ferrovie Britanniche per alcune relazioni, prescindendo dalla lunghezza del percorso ma tenendo presente la potenzialità del mercato, analogamente a quanto le F.S. hanno da tempo adottato per i cosiddetti « biglietti locali ».

530 mila quintali di carciofi sardi

sono stati trasportati da 4.400 carri ferroviari, nella quasi totalità sulle Navi Traghetto F.S. dell'asse marittimo Golfo Aranci-Civitavecchia, durante il periodo novembre 1968 - marzo 1969.

VERSO IL NUOVO ORARIO DI LAVORO

Il traguardo delle 40 ore settimanali sarà raggiunto integralmente entro tre anni — Attualmente si sta procedendo alla puntualizzazione delle varie questioni per predisporre i relativi provvedimenti legislativi — Un confronto tra le aziende ferroviarie europee.

Il tempo libero rimane uno dei grossi problemi sociali in un Paese come il nostro in cui il processo di industrializzazione, pur in rapida espansione, ha ancora radici superficiali. Negli ultimi tempi si è fatto molto per rendere più umane e dignitose le condizioni in genere del lavoratore, sia nell'ambiente e nelle ore di lavoro, sia, appunto, durante le ore libere. Per far sì che il tempo libero fosse più intenso, fecondo e per così dire a misura d'uomo, non si è trattato soltanto di organizzarlo, ma anzitutto di aumentarlo. E' stato compreso, tra l'altro, a tutti i livelli, che il tempo libero non può e non deve servire soltanto per il recupero delle energie psicofisiche in funzione di un miglior rendimento nel lavoro, ma anche e soprattutto come « ricreazione » intesa nel senso più pregnante della parola. Oltre che per il riposo, quindi, il tempo libero deve essere anche uno spazio vitale in cui il lavoratore abbia modo e possibilità di manifestare e sviluppare i lati più peculiari e intimi della propria personalità, della propria umanità, sia nell'ambito della propria famiglia, sia in altre attività creative, culturali e di puro svago.

Un ulteriore passo avanti in questa direzione è stato indubbiamente segnato dall'art. 28 della Legge 18 marzo 1968, n. 249, che riguarda gli impiegati e i salariati e stabilisce in sostanza che gli orari di lavoro attualmente superiori alle 40 ore settimanali dovranno essere « gradualmente revisionati ».

Si tratta di una norma che comporterà notevoli benifici anche per il nostro personale. Ma, per realizzare la prevista riduzione dell'orario, occorrerà provvedere, con la necessaria gradualità, non soltanto a revisionare i turni di lavoro (che per il personale ferroviario dell'esercizio sono impostati su di un massimo di 46 ore settimanali), ma anche a studiare e adottare numerosi provvedimenti per assumere altro personale — sono, infatti, previste nuove assunzioni di ferrovieri per circa 15.000 unità —, ripartirlo nei diversi settori di lavoro, istruirlo professionalmente, programmarne la utilizzazione, ecc. La spesa di tale complessa operazione è stata preventivata in 45 miliardi di lire.

Orbene la nostra Azienda, già dal luglio dello scorso anno e cioè a pochi mesi di distanza dall'entrata in vigore della nota Legge 249, concordò con le Organizzazioni sindacali gli orientamenti di massima per dare pratica attuazione alla norma; insediò, poi, uno speciale Gruppo di studio per esaminarne i lati tecnici e, sulla base dei risultati di tale esame — al quale diedero valido contributo anche i rappresentanti sindacali — sta ora procedendo alla definitiva puntualizzazione delle varie questioni per predisporre i provvedimenti legislativi che dovranno formalmente stabilire la nuova disciplina dell'orario di lavoro del personale ferroviario.

Si avrà certamente occasione di ritornare sull'argomento, ma fin d'ora si può sottolineare che il traguardo delle 40 ore settimanali sarà raggiunto integralmente entro tre anni; e ciò costituisce un notevole passo avanti per assicurare ai ferrovieri migliori condizioni di lavoro e di vita.

Questa realizzazione è ancora più importante se si considera che nel settore industriale del nostro Paese la settimana lavorativa, pur essendo stata ridotta, si aggira attualmente sulle 44-45 ore di lavoro, salvo il caso della Società Pirelli, che — secondo recenti informazioni di stampa — ha deciso di ridurre la settimana lavorativa a 40 ore.

Se, infine, si volesse stabilire un confronto sul piano internazionale — ad esempio con gli altri cinque Paesi aderenti alla Comunità Economica Europea (C.E.E.), che tende ad armonizzare la normativa sul lavoro in una stessa prospettiva — si potrebbe facilmente rilevare che, per quanto riguarda il settore ferroviario, soltanto nella nostra Azienda la settimana lavorativa del personale dell'esercizio è stata avviata alle 40 ore (38 ore per il personale di macchina utilizzato in servizi di manovra), mentre nelle altre Amministrazioni ferroviarie tale limite resta ancora nelle aspirazioni e nelle rivendicazioni sindacali.

Da un questionario elaborato dalla Direzione Generale delle Ferrovie Federali della Germania Occidentale, sulla base di notizie ufficiali fornite dalle Direzioni Generali degli altri Paesi comunitari, è possibile rilevare la posizione di avanguardia della nostra Azienda. Infatti, dal 1966 in Belgio la settimana lavorativa è di 43 ore, in Francia dal 1962 di 46, nella stessa Germania Federale si passerà dalle 44 ore del 1964 alle 42 nel 1971, nel Lussemburgo dal 1965 si è a quota 42, mentre nei Paesi Bassi soltanto dal 1968 la settimana è di 44 ore circa.

Naturalmente, la riduzione della settimana lavorativa comporta la soluzione di molti altri problemi organizzativi, il primo dei quali consiste nel trovare il criterio migliore per distribuire la durata del lavoro nei singoli giorni della settimana e nel conseguente inserimento dei giorni di riposo. Siamo così arrivati al concetto della cosiddetta « settimana corta », impostazione di base che fa sorgere numerose istanze anche a sfondo sociale, delle quali bisogna tener conto se si vuole che il turno di lavoro — sia oltre che produttivo per l'Azienda — anche rispettoso delle esigenze umane dei lavoratori.

La **durata giornaliera di lavoro** deve essere impostata in modo tale da non superare determinati limiti, altrimenti — con l'adozione della settimana corta — si verrebbe a perdere il beneficio che si intende perseguire con la riduzione dell'orario settimanale.

Una volta prefissata la durata giornaliera, bisogna poi studiare gli orari effettivi di lavoro, i riposi intermedi, i tempi di trasporto da e per il luogo di lavoro, le interruzioni dei turni, i problemi legati alla refezione del personale, le esigenze delle lavoratrici-madri con eventuali istituzioni di asili nido, ecc.: come si vede, si tratta di un complesso di provvedimenti e di iniziative da armonizzare in maniera che siano compensati i lati positivi e quelli negativi, per le varie categorie di personale, in una visione elevata del concetto di lavoro subordinato.

Altre questioni, anch'esse collegate alla riduzione della settimana lavorativa, riguardano la determinazione del **riposo settimanale** (di quante ore, dopo quanti giorni, se coincidente con la domenica, ecc.), la effettiva possibilità di utilizzare il **tempo libero** (per curare gli interessi familiari, a scopi culturali, per partecipare più attivamente alla vita sociale, per effettivo riposo psico-fisico, ecc.), la programmazione di **attività sociali** da parte del Dopolavoro ferroviario, ristrutturato di recente sulla base di una maggiore partecipazione del personale negli organi collegiali (manifestazioni culturali e sportive, gite turistiche, corsi di istruzione per i vari hobby del personale, ecc.). Ma il discorso su questi come su altri problemi connessi potrà essere proficuamente ripreso.

Allo stato attuale è in pieno sviluppo l'operazione che porterà il personale ferroviario a raggiungere, entro breve tempo, il duplice traguardo della riduzione della settimana lavorativa a 40 ore e della settimana corta.

Questa nuova conquista del fattore umano nel campo del lavoro, realizzata all'insegna del realismo e della responsabilità, non appare dunque certamente ispirata a criteri produttivistici, avendo come chiaro movente quello di rendere la vita dei lavoratori sempre più libera, più intensa e più varia.

Furio DI BELLO

Da Ancona a Pescara

IL RADDOPPIO SULL'ADRIATICA

La linea Adriatica, una delle dorsali della rete, fu attivata all'esercizio nel 1863 da Ancona a Pescara e nel 1864 da Pescara a Foggia. E' interessata da un forte traffico che è andato progressivamente aumentando in questi ultimi anni fino a raggiungere attualmente tra Ancona e Pescara, per il solo servizio viaggiatori, punte massime estive di 46 treni nei due sensi — Il punto sui lavori.

Cantiere di betonaggio nella Galleria Ancona-Varano.

Per aumentare la potenzialità dell'arteria, già a doppio binario a nord di Ancona e da S. Severo a Bari, l'Azienda provvide nel 1957-58 alla sua elettrificazione ed avviò nel 1960 un programma di raddoppio, da realizzare per fasi, in relazione alla disponibilità dei finanziamenti.

Dopo un accurato esame della linea e delle sue caratteristiche di traffico fu data la precedenza alla tratta Varano-Porto San Giorgio, lunga 53 chilometri, le cui opere d'arte erano in gran parte già predisposte per il doppio binario e che, svolgendosi con andamento uniforme lungo la costa, non richiedeva interventi di particolare rilievo. I lavori, terminati nell'aprile del 1962, hanno comportato una spesa di circa tre miliardi di lire.

Successivamente si è provveduto al raddoppio di altri 68 chilometri di linea, tra Porto San Giorgio e Atri, con una spesa complessiva di circa 6700 milioni, avviando nel contempo i lavori sulla Ancona-Varano e nella zona di Pescara, dove gli impianti ferroviari riceveranno una diversa e più razionale sistemazione.

Attualmente quindi tra i due capoluoghi il doppio binario è in esercizio nel tratto centrale della linea, da Varano ad Atri, per 121 chilometri, pari all'83 per cento dell'intero percorso, ed è in costruzione alle estremità.

Il secondo binario tra Ancona Centrale e Varano, in avanzata fase di realizzazione, ha posto problemi di notevole rilievo per l'attraversamento della città, per la conformazione orografica della zona e per la natura argillosa dei terreni.

Scartata la soluzione di costruire un secondo binario a fianco di quello esistente, che in prossimità del capoluogo attraversa la galleria del Castellano con curve di 480 metri di raggio ed elevate pendenze, fu deciso di adibire la linea attuale al servizio dei treni pari, che percorrendo la tratta nel senso della discesa non richiedono la doppia trazione, e di costruire la nuova con migliori caratteristiche di tracciato.

Il nuovo binario dei dispari quindi si sviluppa con una livelletta a pendenza unica del 9,70 per mille per 5200 metri, di cui 4900 in galleria, con curve di raggio variabile da 1000 a 1800 metri, e potrà essere percorso ad una velocità massima di 140 chilometri l'ora.

La natura spingente dei terreni ha consigliato per la galleria l'adozione della sagoma tipo C con arco rovescio e spessore della calotta di 80 cm. La vicinanza dell'abitato, che viene attraversato talvolta a 9-10 metri di profondità, ha imposto poi particolari cautele nello scavo, durante il quale non è stato possibile in taluni casi fare uso di esplosivi, ed ha richiesto la costruzione di palancolati per la protezione degli edifici vicini.

All'imbocco lato Ancona, inoltre, dove il nuovo binario interseca la via Marconi, una delle maggiori vie d'accesso alla città, si è dovuto provvedere alla costruzione di due ponti Bailey da 24 e da 27 metri per garantire la continuità del traffico stradale durante i lavori.

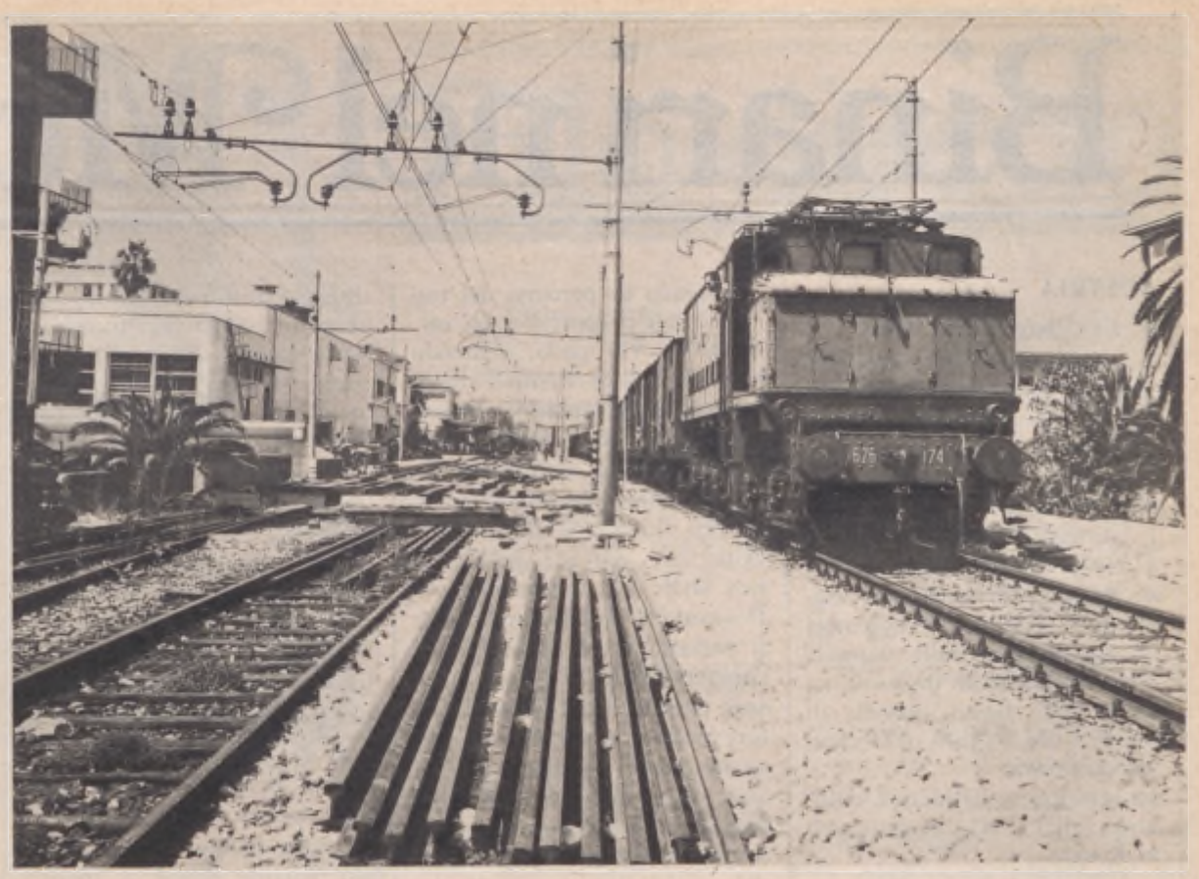
L'opera, che verrà attivata entro l'anno, comporterà una spesa complessiva di circa 3 miliardi, ed eliminando l'attuale strozzatura consentirà l'esercizio a doppio binario da Bologna ad Atri, senza soluzione di continuità.

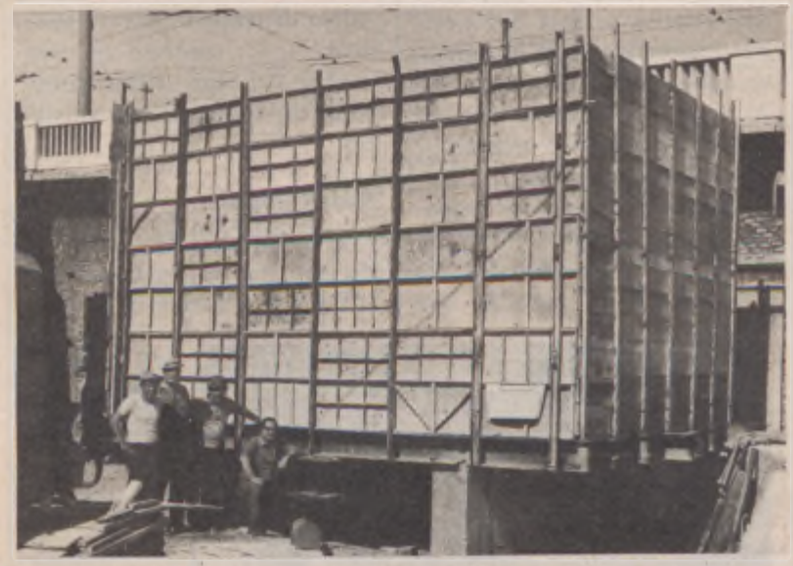
A sud di questa stazione i lavori sono approvati in linea tecnica ed in attesa di finanziamento da Atri a Montesilvano e risultano connessi con la nuova sistemazione degli impianti di Pescara tra quest'ultima località ed il capoluogo.

Il riordino ed il potenziamento del nodo abruzzese costituiscono un'opera di notevolissimo rilievo, nel quadro dello sviluppo industriale ed urbanistico della città, che comporterà una spesa dell'ordine dei 15 miliardi.

I lavori, iniziati il 25 gennaio del 1963, si svolgeranno per fasi, subordinate alla disponibilità dei finanziamenti ed ai vincoli dello esercizio. Essi consistono nella costruzione delle nuove stazioni di Pescara Centrale e di Porta Nuova, l'una arretrata di 140 metri e leggermente ruotata rispetto all'attuale e l'altra in sito, collegate da una linea a tre binari, e nella realizzazione dei raccordi lato Ancona, lato Foggia e lato Sulmona su rilevati alti circa 7 metri e privi di incroci stradali a raso.

La stazione Centrale, opportunamente ampliata e trasformata in funzione delle prevedibili esigenze del traffico, sarà dotata di 8 binari passanti, disposti su impalcati a 7 metri dal suolo, onde consentire la continuità del piano viabile urbano, e svolgerà il servizio viaggiatori nonché quello dei bagagli e colli celeri. Porta Nuova, invece, dove il Piano Regolatore prevede la costruzione di una vera e propria zona industriale, collegata con opportuno binario di raccordo, accoglierà tutti i servizi merci e di scalo oltre a quello viaggiatori.





Sopra, il piazzale di San Benedetto del Tronto durante i lavori di raddoppio. Sotto, prova di carico di un palo delle fondazioni del cavalcavia di Via Marconi ad Ancona.

Attualmente è ultimato il ponte a tre binari sul Pescara per il collegamento delle due stazioni e sono in fase di avanzata costruzione i rilevati dei raccordi e le strutture della nuova stazione centrale.

Il ponte, collaudato nello scorso mese di giugno, è in cemento armato a tre luci, di cui la centrale di m. 44 e le due laterali di m 30, e costituisce una trave continua su quattro appoggi. Le pile centrali sono fondate su plinti poggianti ciascuno su 14 pali in calcestruzzo armato del diametro di m. 1,25, calcolati per una portanza di 430 tonnellate e spinti sino alla profondità di 50 metri nelle argille plioceniche.

I raccordi delle linee per Sulmona e Foggia, che verranno prevedibilmente attivati nel prossimo mese di giugno, sono entrambi predisposti per il doppio binario ed hanno uno sviluppo di 4365 e 4661 metri rispettivamente. Essi consentiranno l'eliminazione di 7 passaggi a livello ubicati in zone urbane, con evidente vantaggio per la regolarità e la sicurezza della circolazione ferroviaria e stradale e sensibile economia per l'esercizio.

I nuovi binari sono stati realizzati con lunghe rotaie saldate del tipo 50 UNI e prevalente impiego di traverse di cemento armato precompresso che, pur comportando un maggior costo iniziale ed alcune soggezioni per la posa in opera, presentano rispetto a quelle di legno migliori caratteristiche elastiche ed una durata media molto maggiore.

In occasione di questi lavori anche i piazzali delle stazioni intermedie sono stati adattati alle diverse caratteristiche dell'esercizio a doppio binario, adeguando dove necessario la lunghezza dei binari e dei marciapiedi alle aumentate composizioni dei convogli, disponendo sui binari di corsa moderni deviatoi ad aghi elastici del tipo 60 UNI e potenziando gli impianti di segnalamento e sicurezza.

Queste opere, una volta ultimate, consentiranno ai treni di correre a velocità di 100-150 chilometri l'ora dal Sud al Nord della penisola e viceversa, con evidenti vantaggi per la rinascita economica di regioni dalla civiltà millenaria.

Renzo MARINI

Binari nel Mondo

AUSTRIA

Il Cavaliere della Rosa

Il 1° giugno 1969 entrerà in servizio una nuova relazione rapida « inter-city ». Si tratta della Monaco-Vienna servita da automotrici delle Ferrovie Federali Austriache.

Il convoglio lascia Monaco alle 7 e arriva alle 11,54 da dove riparte alle 18,10 per raggiungere Monaco. I viaggiatori in provenienza dalla capitale bavarese potranno disporre nel corso della stessa giornata di più di 6 ore di sosta nella capitale austriaca.

La relazione è battezzata « Rosenkavalier » (Il Cavaliere della Rosa).

DANIMARCA

Modernizzazione del materiale vicinale

In seguito alla elettrificazione di alcune linee dell'hinterland di Copenhagen, è stato messo in servizio nuovo materiale rotabile costituito specialmente da carrozze di 1ª classe. I nuovi convogli, dipinti in rosso, offrono non soltanto un comfort migliorato ma anche una maggiore potenza che permette un aumento di accelerazione e quindi una riduzione dei tempi di percorrenza.

In un prossimo futuro, 60 nuovi convogli entreranno in servizio per un investimento di oltre 60 milioni di corone.

FRANCIA

In servizio il Lyonnais

Recentemente le Ferrovie Francesi hanno messo in servizio un rapido battezzato « Lyonnais » che circola tra Parigi e Lyon (512 km). Il percorso è effettuato a 135,300 km/h di media, in circa 3 h e 3/4; il ritorno invece è coperto a 136,500 km/h di media.

GERMANIA

Prenotazione elettronica dei posti

L'elettronica è già di casa presso le Ferrovie Federali Tedesche, sia con l'informazione elettronica di percorsi dei treni, sia per il controllo dei carri merci. Tra poco, seguendo l'esempio delle Ferrovie dello Stato italiane, anche la prenotaizone dei posti avverrà con un elaboratore elettronico: la Siemens ha avuto l'incarico di fornire il sistema di elaborazione che prevede nella sua fase finale 300 terminali.

Il « cervello » del sistema, che si prevede verrà installato nel compartimento di Francoforte, sarà costituito da due elaboratori Siemens 4004/45. A monte di questi verranno inseriti altri due impianti del tipo 4004 S, che avranno il compito di verificare il contenuto dei messaggi provenienti dai posti di prenotazione e quindi di inoltrare al calcolatore solo le informazioni controllate. Inizialmente verranno elaborati i dati relativi a circa 1250 treni: il sistema entrerà in funzione entro il 1971.

Al centro di calcolo verranno allacciati, tramite concentratori e linee telegrafiche, i terminali costituiti da un apparecchio a tastiera e da una unità per l'inoltro dei dati del tipo di quelli già installati alla stazione di Roma Termini.

Questo sistema elettronico di prenotazione dei posti, il secondo in Europa corrispondente alle prescrizioni internazionali, sarà quindi compatibile con quello analogo già installato in Italia e potrà essere collegato anche ad altri sistemi che verranno via via introdotti in Europa.

GRAN BRETAGNA

La «Kestrel» la diesel-elettrica più potente del mondo

Con la locomotiva diesel-elettrica « Kestrel » fornita dalla ditta Sulzer, le Ferrovie Britanniche hanno in servizio la più potente diesel a motore unico del mondo. La « Kestrel » possiede, infatti, un solo motore a 16 cilindri di 4000 Hp che le permette uno sforzo di trazione al cerchione di 32 t. La trasmissione elettrica è del tipo trifase continuo con raddrizzatori al silicio.

Nuovo impianto per lavaggio vetture

Un impianto Hydra-Clean della Graco è l'elemento centrale di una stazione di lavaggio per locomotive diesel installata recentemente presso l'officina di Swindon delle Ferrovie Britanniche, nel quadro di un programma di modernizzazione dell'officina stessa.

L'impianto, che prevede una doppia azione di lavaggio ottenuta combinando un'applicazione a spruzzo ad alta pressione con un'azione di pulitura chimica, viene utilizzato per asportare dalle locomotive, prima dei lavori di revisione, grasso secco e indurito e altra sporcizia saldamente attaccata. L'impianto viene anche utilizzato in una operazione similare per pulire carrelli e telai di locomotive.

Quando una locomotiva è pronta per la pulitura, essa viene trasportata nella stazione di lavaggio mediante una gru e quindi calata su speciali supporti nella grande fossa di pulitura, la quale è circondata da schermi in polietilene per limitare la dispersione del detergente spruzzato ad alta pressione. Gli operatori indossano abiti e maschere speciali di protezione. Un sistema di luci fluorescenti assicura l'illuminazione adeguata per un lavaggio accurato. I materiali impiegati vengono scaricati attraverso un canale centrale.

L'impianto consiste in una pompa pneumatica a doppio effetto che fornisce soluzione calda di detergente (tra 60 e 82 C°) o acqua (93 C°) alle due pistole comandate a leva. Ciascuna delle pistole produce uno spruzzo ad alta pressione che, combinato con l'azione chimica del detergente, asporta tutto il grasso e la sporcizia anche se fortemente attaccati. La pressione di spruzzatura può variare da 7 a 42,7 kg/cm².

Il flusso dai due serbatoi (che contengono la soluzione detergente e l'acqua) alle pistole spruzzatrici viene regolato mediante diverse valvole manuali a tre vie ed è possibile passare dalla soluzione detergente

Il nuovo impianto per il lavaggio a spruzzo ad alta pressione delle vetture delle Ferrovie Britanniche.

Interno di una vettura del Metroliner, la nuova linea rapida che collega New York a Washington.

all'acqua manovrando una sola valvola. Nello stesso modo si può diluire con acqua la soluzione detergente, perché entrambe vengono pompate agli attacchi delle pistole.

RUSSIA

Le caratteristiche del container « Universale »

L'istituto di ricerche delle Ferrovie Sovietiche ha determinato le caratteristiche di un tipo di container metallico detto « Universale ». Questo container sarà lungo m. 2,100, largo 1,300 e alto 2,400. Pesa 585 kg a vuoto e potrà contenere un carico massimo di 1915 kg. Il volume è di 5,13 metricubi.

STATI UNITI

Il « Metroliner » tra New York e Washington

E' entrato recentemente in regolare servizio il « Metroliner ». Tempo impiegato per percorrere il tragitto di 226 miglia (364 chilometri): meno di tre ore, con un risparmio di circa un'ora sui tempi di quasi tutti gli altri treni. Il treno ferma a Baltimore, Wilmington, Philadelphia, Trenton e Newark.
E' prevista la costruzine di 50 treni Metroliner, che consentiranno di rendere il servizio sempre più frequente fino a raggiungere una partenza ogni mezz'ora dalla mattina presto alla sera tardi per il servizio New York - Philadelphia.
Lo scopo di questi nuovi treni è di dimostrare quanto un servizio ferroviario rapido e frequente possa alleviare la congestione delle autostrade e dei servizi aerei in zone metropolitane ad alta densità di popolazione. La velocità di crociera del Metroliner è di 176 km/h.

Il servizio « Rent-a-train »

« Rent-a-car » è il motto di una compagnia americana di noleggio di automobili con filiali in tutto il mondo. « Rent-a-train » è lo slogan adottato dalla « Illinois Central Rd » per designare un nuovo servizio consistente nel noleggio di treni merci. Il primo convoglio di questo tipo ha viaggiato recentemente da Gibson City (Illinois) a Baton Rouge (Louisiana) per una distanza in linea d'aria di circa 715 miglia. (1150 km. distanza equivalente a Marsiglia-Budapest o a Varsavia-Berna). Il carico era costituito da grano destinato all'esportazione di proprietà della Società Cargill, che ha fatto costruire speciali installazioni a Gibson City capaci di immagazzinare e conservare 3,6 milioni di moggi di grano (468.000 ettolitri) provenienti dai silos delle zone di produzione. Gli impianti di caricamento sistemati in queste installazioni sono in grado di riempire i 115 carri del treno in meno di 12 ore.

Filo diretto

INDICAZIONI PER LE CUCCETTE

Sig. Direttore Generale,

durante i frequenti viaggi che compio per svolgere la mia modesta attività nel campo agrario per conto della nostra Azienda mi è capitato e mi capita spesso di vedere viaggiatori muniti di biglietto per posti in cuccetta che si trovano in difficoltà per individuare la vettura in cui devono sistemarsi.

Tale inconveniente che spesso provoca discussioni incresciose è dovuto al fatto che non esistono cartelli ben visibili per indicare il numero della carrozza su cui stanno i posti riservati.

A mio avviso, sarebbe necessario applicare sul longherone che salda l'imperiale un cartello con indicazioni visibilissime contenente tutti i dati utili per orientare il viaggiatore.

ARRIGO D'ERASMO - Bari

Egregio Sig. D'Erasmo,

La ringrazio per la Sua cortese segnalazione circa l'opportunità di numerare esternamente le carrozze cuccette.

La questione era da tempo allo studio ed è ormai prossima una soluzione almeno per le carrozze in servizio internazionale.

In seguito, il sistema verrà probabilmente adottato anche per le carrozze in servizio interno per le quali, comunque, il problema riveste ancora limitata importanza, in quanto le vetture sono presenziate da un addetto specializzato.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

L'ALCOOL EVAPORATO

(Lettera pubblicata sul quotidiano genovese « Secolo XIX »)

Vorrei riferire quanto accaduto al sottoscritto in data 13 febbraio 1969 rientrando a Genova da Roma sul rapido delle 16,47 contrassegnato R.56. Essendo stato un ferroviere del convoglio investito in piena faccia dai frammenti di due vetri infranti, è stato chiesto l'intervento d'un medico. Essendo io medico, accompagnato da un collega che si trovava con me, mi sono recato dall'infortunato, il quale presentava ferite da punta e taglio (per fortuna non gravi) al viso, dalle quali fuoriusciva ovviamente del sangue.

Chiedemmo subito al capotreno se esisteva a bordo una cassetta di pronto soccorso: la risposta fu affermativa. Ci venne portata una scatoletta delle dimensioni di 30 x 20 centimetri debitamente sigillata: tolti i sigilli, d'incanto tornammo indietro di cinquant'anni.

Tale scatoletta infatti mancava praticamente di tutto: neppure una goccia d'alcool, in quanto il tappo della bottiglietta, non a perfetta tenuta, aveva consentito la totale evaporazione del contenuto. Non ci restò altro da fare che augurare allo sfortunato ferroviere una pronta guarigione ed una lunga vita.

Particolare pietoso: nella succitata cassetta esisteva una cartella sulla quale erano state annotate tutte le ispezioni fatte (con molta diligenza) dall'Ispettorato sanitario delle F.S.; l'ultima risaliva all'ottobre del 1968. Tutto in regola dunque! Come sempre.

Dott. SERGIO CASTELLANETA

Ed ecco la lettera di replica del nostro Direttore Generale, indirizzata al Direttore del Giornale « Secolo XIX »:

Egregio Direttore,

il dottor Sergio Castellaneta, in una nota apparsa sul Suo giornale nella rubrica « Le nostre lettere al Decimonono » riferisce un episodio occorsogli sul rapido R 56 Roma-Torino del 13 febbraio u. s., riguardante la cassetta di pronto soccorso in dotazione a quel treno.

Le cassette di medicazione che vengono date in consegna ai Capitreno, nei rapidi come nei direttissimi e nei diretti, anche se sono di limitate dimensioni, per ovvi motivi d'ingombro e di peso, contengono il necessario per un primo intervento d'urgenza in casi di ferimento o di malore, essendo dotate di materiale sia per la medicazione (alcool, iodio, bende, ecc.), sia per il soccorso chirurgico e medico (antiasmatici, cardiocinetici, antispastici, ecc.).

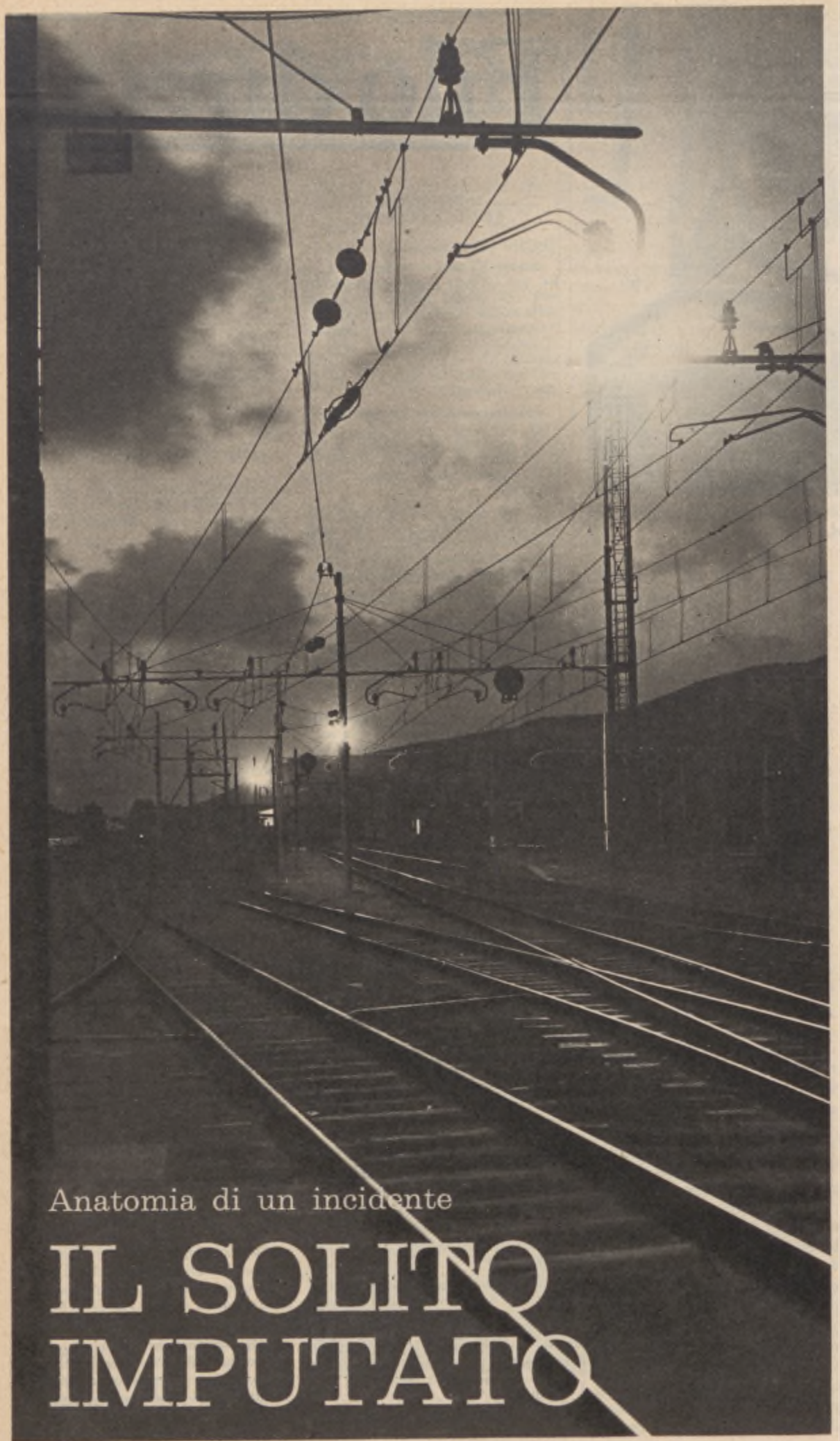
Per i casi più gravi, comunque, o anche nell'eventualità che non si reperisca sul treno alcuna persona in grado di prestare un adeguato soccorso, è previsto che il treno si fermi alla prima stazione in modo che il paziente possa essere soccorso convenientemente o ricoverato al più vicino ospedale.

Per quanto riguarda, in particolare, la mancanza di alcool denaturato riscontrata dal dr. Castellaneta nella cassetta in dotazione al treno R 56 del 13 febbraio scorso è da attribuirsi ad un'accidentale evaporazione del liquido dalla boccetta, inconveniente questo altre volte verificatosi.

Nonostante l'eccezionalità dell'occorso, ho disposto che le boccette vengano al più presto sostituite con altri contenitori che garantiscano in ogni modo la tenuta.

Sono grato al dr. Castellaneta della segnalazione che ci permette di provvedere alla eliminazione di un inconveniente e ringrazio Lei, signor Direttore della cortese collaborazione.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale



Anatomia di un incidente

IL SOLITO IMPUTATO

Quando sentiamo parlare di un inconveniente di esercizio accaduto su linea esercitata col blocco elettrico manuale, prima ancora di conoscere i particolari del fatto, siamo indotti a pensare al « solito imputato », cioè al pulsante di liberazione artificiale dell'istrumento di blocco.

Ci chiediamo spesso come mai, malgrado la perentorietà e la chiarezza della normativa vigente, c'è ancora chi, purtroppo, incappa nell'indebito uso del tasto di liberazione artificiale del blocco, anche se una prolungata ed intensa campagna condotta ad ogni livello ha ridotto al minimo le anormalità di cui trattasi.

Ecco dunque la descrizione di un fatto che abbiamo scelto, molto grave pur nella sua estrema semplicità, e per questo degno di un particolare interesse.

Trattasi di una linea a doppio binario con traffico abbastanza intenso, esercitata col sistema del blocco elettrico manuale.

La località che ci interessa è un'amena stazioncina di montagna gestita in assuntoria e funzionante come posto di blocco intermedio. Verso le ore 9 l'assuntore in servizio nella nostra fiorentissima stazioncina riceveva dal posto di blocco precedente la richiesta di consenso per un treno merci dispari, consenso che egli accordava immediatamente, esistendo tutte le condizioni all'uopo previste.

Dopo qualche minuto, mentre era intento a compiere alcuni lavori amministrativi, l'assuntore ricevette dallo stesso posto precedente il segnale di « transitato » del suddetto merci, che indicheremo convenzionalmente col numero 5789. Egli allora rispose al segnale ricevuto portando la maniglia Mc dell'istrumento di corrispondenza in posizione di « bloccato » e pulsando il prescritto bottone, indi si recò a chiudere le barriere di due passaggi a livello in sua consegna, ricuperando la chiave necessaria per manovrare a via libera i segnali.

L'assuntore che avrebbe dovuto richiedere il consenso al posto successivo per il merci in arrivo e quindi disporre a via libera i segnali per il transito del treno stesso, fu « distratto », se così si può affermare, dalla richiesta di consenso per un treno viaggiatori pari, cioè proveniente dalla parte opposta.

L'agente fu inspiegabilmente traumatizzato da tale normalissima procedura. Infatti, dopo aver

concesso il richiesto consenso al treno viaggiatori e disposto il segnale di protezione a via libera, lasciò in sospeso le operazioni relative al transito del merci che, lo rammentiamo, era un dispari e poteva regolarmente transitare sul suo binario.

Dopo pochi istanti pervenne dal posto attiguo anche il segnale di « transitato » del treno viaggiatori e l'assuntore, compì diligentemente tutte le operazioni prescritte per il transito del viaggiatori stesso, compresa la richiesta di consenso al posto successivo e la disposizione a via libera del segnale di partenza.

Non richiese invece ancora il consenso per il merci, né ovviamente ricordò che questo era in arrivo.

Perfezionate tutte le operazioni per il passaggio del treno pari, l'assuntore percepì la richiesta di consenso per un treno viaggiatori dispari che seguiva a breve distanza il merci 5789 il quale, come sappiamo, si stava avvicinando al segnale di protezione disposto a via impedita.

L'insistente richiesta di consenso proveniente dal posto precedente, indusse l'assuntore, che osservava la maniglia dell'istrumento di blocco corrispondente con tale posto in posizione di « bloccato », a meditare qualche istante sulla strana situazione.

Purtroppo la meditazione non diede un buon risultato, infatti l'agente, con un ragionamento che si dimostrò temerario, si convinse che, se la maniglia era « bloccata », evidentemente il 5789 era transitato dalla propria stazione senza effettuare la « liberazione ».

Con tale presupposto, non gli rimase che spiombare il pulsante di liberazione artificiale, azionarlo e riportare la maniglia Mc in posizione normale, per poi concedere il consenso al treno viaggiatori dispari.

Il dubbio peraltro di compiere un'azione avventata tormentava il nostro agente il quale, troppo tardi, pensò di chiedere notizie del merci 5789 alla stazione successiva.

Quando egli si sentì rispondere che il merci non solo era arrivato in tale stazione, ma che egli stesso non ne aveva ancora richiesto il prescritto consenso di blocco, l'assuntore ebbe chiara la visione della tragedia. Tentò allora di mettere in opera quanto riteneva ancora possibile per scongiurare l'incidente. Telefonò al guardiano di un passaggio a livello affinché fermasse il viaggiatori, ma da quel posto di linea il treno era già transitato.

Si affrettò allora a disporre via libera il segnale di protezione nel tentativo di sottrarre il 5789 al tamponamento, ma l'operazione riuscì soltanto in parte, in quanto il merci si era appena messo in movimento in seguito all'apertura del segnale, quando fu investito dal treno viaggiatori.

Oltre ai danni notevoli al materiale rotabile ed alle merci contenute nei carri, si lamentarono decine di feriti fortunatamente non gravissimi.

Prima di concludere, si impongono brevi considerazioni sul comportamento degli agenti interessati nell'accaduto.

Il capotreno del treno 5789, che ha sostato alcuni minuti al segnale di protezione, ha adottato i provvedimenti di sua competenza cercando di comunicare telefonicamente con l'assuntore, ma non ha ottenuto risposta. Mentre si accingeva a recarsi a proteggere il treno con i prescritti segnali a mano, è avvenuto il tamponamento.

Il personale di macchina del treno investitore, che procedeva a circa 90 km/h, ha posto in opera tutti i mezzi per arrestare il convoglio appena il tracciato della linea gli ha consentito di scorgere la sagoma del merci, ma non ha potuto evitare il tamponamento.

L'assuntore, che fu giudicato l'unico responsabile dell'accaduto, ha invocato a giustificazione di un comportamento inspiegabile a lui stesso, un malessere febbrile di origine influenzale che lo aveva colpito fin dalla sera precedente e che probabilmente gli annebbiò per qualche istante le facoltà intellettive.

Pur accettando le circostanze attenuanti rappresentate dalle precarie condizioni di salute, non possiamo anche questa volta non ricordare — a scopo puramente didattico — che l'osservanza della semplice norma regolamentare che fa obbligo al guardablocco di accertare, nei casi dubbi presso il posto successivo, l'effettivo avvenuto transito del treno prima di procedere alla liberazione artificiale del blocco, avrebbe scongiurato il disastro.

Francesco GIAMBI

Completiamo l'anatomia

La serie di articoli « anatomia di un incidente » ha incontrato presso i lettori di « ogni ordine e grado » i consueti e prevedibili consensi e dissensi.

Consensi, motivati dal fatto che le descrizioni quasi « tecniche » degli inconvenienti mettono un po' d'ordine nella materia tanto malamente trattata sulla stampa quotidiana da giornalisti non competenti di argomenti ferroviari, e spesso male informati sul come si è verificato un incidente.

Dissensi, in quanto l'« anatomista » (come viene scherzosamente definito l'autore) peccherebbe di scarsa obiettività e imparzialità nel giudicare circostanze e persone che, in concomitanza tra loro, hanno determinato l'accadere di un evento.

In altre parole viene lamentata l'incompletezza dell'anatomia in quanto, nei casi illustrati, risulta sempre la parziale o totale inosservanza di norme regolamentari, ma non viene mai compiuto un esame critico delle suddette norme, mentre, viceversa, non mancano, alcune volte, apprezzamenti negativi nei riguardi degli sfortunati agenti che sono incorsi in errore. Si auspica quindi che negli articoli vengano poste maggiormente in evidenza le difficoltà in cui operano gli agenti dell'esercizio, sia delle stazioni che dei treni, specie durante le lunghe ore di servizio notturno e quando i turni comprendono periodi fuori residenza, con riposo in dormitori rumorosi, vitto in certe « mense », ecc.

Per rispondere ai cortesi critici dobbiamo anzitutto richiamare quanto affermato nelle premesse ai primi articoli della rubrica, e cioè che i fatti descritti sono realmente accaduti sulla nostra rete e che lo scopo preminente della loro « cruda » esposizione è quello didattico.

All'uopo vengono scelti inconvenienti del recente passato, dei quali le inchieste ufficiali e gli eventuali procedimenti penali siano definitivamente chiusi e ciò per l'evidente necessità di non interferire in alcun modo nello svolgimento dei giudizi.

La meccanica dell'incidente viene esposta nel modo più semplice possibile e nell'assoluto rispetto delle risultanze dell'inchiesta ufficiale, con qualche brevissimo commento, sempre a scopo puramente didattico.

Lungi da noi l'intenzione di interferire con apprezzamenti negativi sugli agenti giudicati responsabili degli incidenti. Anzi abbiamo spesso posto l'accento sul fatto che la sfortuna ha trasformato un'iniziale modesta inosservanza regolamentare in una tragedia per l'accumularsi di una indescrivibile serie di circostanze sfavorevoli.

Anche quando è risultato che, purtroppo, qualche inconveniente è stato causato da incredibile leggerezza dell'uomo, abbiamo ricercato e messo in evidenza le circostanze attenuanti quali: la sempre riconosciuta difficoltà del servizio notturno, la gravosità della circolazione perturbata da interruzioni, guasti od altri eventi di forza maggiore, le precarie condizioni di salute dell'interessato, l'inesperienza giovanile, ecc.

Non ci sentiamo quindi « colpevoli » di aver trascurato la ricerca delle cause naturali, ambientali e umane che possono avere favorito l'errore di un agente. Chiediamo comunque venia se, nel descrivere gli inconvenienti, tesi allo scopo di istruire e di far meditare il personale addetto all'esercizio, abbiamo dato maggior rilievo all'inosservanza regolamentare che alle circostanze attenuanti; non lo abbiamo fatto certamente per infierire sul responsabile, peraltro anonimo. Non conveniamo invece con i nostri cortesi interlocutori quando essi ci chiedono in questa sede, un esame critico delle norme regolamentari chiamate in causa dall'illustrazione di un incidente. Sappiamo infatti, per diretta esperienza, che gli organi responsabili dell'Azienda, sensibilissimi ai problemi della sicurezza dell'esercizio, compiono al verificarsi di ogni minimo inconveniente, un attento esame delle norme violate od applicate malamente e da tali esami scaturisce l'evolversi della regolamentazione di esercizio la quale, come è noto, è frutto di esperienze e di studio dei fatti accaduti.

Il pubblico deve conoscerci meglio

CI FAREMO PUBBLICITA'

Sta per avere inizio una campagna pubblicitaria in favore delle F.S. destinata soprattutto a fornire un'immagine aggiornata del viaggio in treno, illustrando in particolare i nuovi vantaggi che l'Azienda è in grado di offrire quanto a comodità, velocità e sicurezza.

Non c'è ferroviere probabilmente che non abbia avuto occasione di constatare, con delusione e amarezza, che il pubblico in genere e talvolta persino gli stessi viaggiatori, gli stessi utenti, hanno una immagine delle ferrovie spesso molto diversa da quella reale che noi « viviamo » e quasi giorno per giorno vediamo trasformarsi. Non è infrequente che quell'immagine ci sorprenda per la sua genericità e superficialità; per il suo grigiore e soprattutto per il suo anacronismo.

Indubbiamente, una larga parte dell'opinione pubblica è abituata a guardare alle F.S. attraverso schemi mentali vecchi, sorpassati, direi sclerotizzati, e comunque decisamente lontani da quella complessa realtà in continua evoluzione che è la nostra Azienda. E' chiaro che questo fatto contiene e determina atteggiamenti, scelte e tutto un clima psicologico non certo favorevoli al mezzo di trasporto ferroviario.

Per rimuovere quegli schemi e modificare gli atteggiamenti che ne conseguono, era sentita da tempo in seno all'Azienda la necessità d'intraprendere una più consistente e intensa campagna pubblicitaria, impostata su dimensioni nuove; tale cioè che prevedesse il ricorso alla collaborazione di organizzazioni altamente specializzate nel campo della pubblicità e del marketing, e, per il tramite di queste, l'utilizzazione di mezzi di comunicazione di più larga diffusione e di più collaudata efficacia orientativa (come p.es. la televisione, la stampa quotidiana, la stampa periodica, il cinema, i manifesti, ecc.).

Questa esigenza è dovuta finora rimanere puramente astratta, mancando all'Azienda le disponibilità materiali per tradurla in pratica. Recentemente però, con lo stanziamento, nel bilancio delle F.S., di una congrua somma per la pubblicità, sono venute a determinarsi in questo settore possibilità d'azione molto maggiori che per il passato. Di conseguenza si è potuto finalmente portare ad un livello più concreto l'esame del programma di pubblicità che necessiterebbe all'Azienda. Ora poi, dopo approfonditi sondaggi preliminari condotti da un'apposita Commissione aziendale, seguiti e approvati dal Consiglio d'Amministrazione, il programma sta per entrare nella sua fase operativa.

Presto dunque vedremo la pubblicità delle F.S. in « Carosello ». Per non lasciarci sviare dall'ordine di idee che questo fatto — decisamente nuovo nella storia della nostra Azienda — implica e presuppone, basterà considerare che le finalità pubbliche proprie del trasporto ferroviario non tolgono alle F.S. le sue caratteristiche di Azienda commerciale e industriale che produce un servizio in concorrenza con altri mezzi di trasporto. In sostanza non si può negare il fatto che oggi non basta più produrre un servizio, sia pure di grande utilità sociale, ma che bisogna pure, per così dire, programmarne la vendita nelle forme e nei modi più adeguati, efficienti e moderni.

Programmare la vendita, nel caso delle F.S., potrebbe del resto non significare altro che portare a conoscenza di più larghi strati di pubblico tutti quei servizi, con i relativi vantaggi economici e organizzativi, che oggi il treno e l'Azienda in genere sono in grado di offrire; tutti quegli elementi di modernità e di comodità che lo sviluppo della tecnica ferroviaria ha consentito, elementi che se pure non sono del tutto sconosciuti, non sono neanche apprezzati come dovrebbero esserlo: e probabilmente proprio perché non sono stati proposti ai potenziali utenti in modo da essere valorizzati nella giusta misura.

Naturalmente queste caratteristiche potranno essere sottolineate in aggiunta a quelle fondamentali che sono già entrate a far parte dell'immagine del treno e delle ferrovie: cioè la sicurezza e la regolarità, che rappresentano, si può dire da sempre, gli elementi essenziali del trasporto ferroviario. Anche per queste caratteristiche, però, è stata sentita la necessità di una nuova prospettiva che ne rivaluti l'importanza in relazione agli altri mezzi di trasporto, i quali, se hanno dalla loro parte i vantaggi che derivano da una più « giovane età », non sono ancora in grado di assicurare altrettanta sicurezza, assenza di fatica, di tensione e di complicazioni, indipendenza dai fattori atmosferici, ecc.

E' interessante notare, peraltro, che è stata avanzata l'ipotesi, sulla base di precise ricerche, che fra il treno e gli altri mezzi di

trasporto (aereo, nave, auto, pullman) non vi sia un vero e proprio rapporto di concorrenza, bensì di complementarietà. Ciò significa che il treno offre un tipo di servizio che nessun altro mezzo di trasporto può dare, ma semmai soltanto integrare, così come il treno integra il servizio della nave, dell'aereo, dell'auto, ecc.

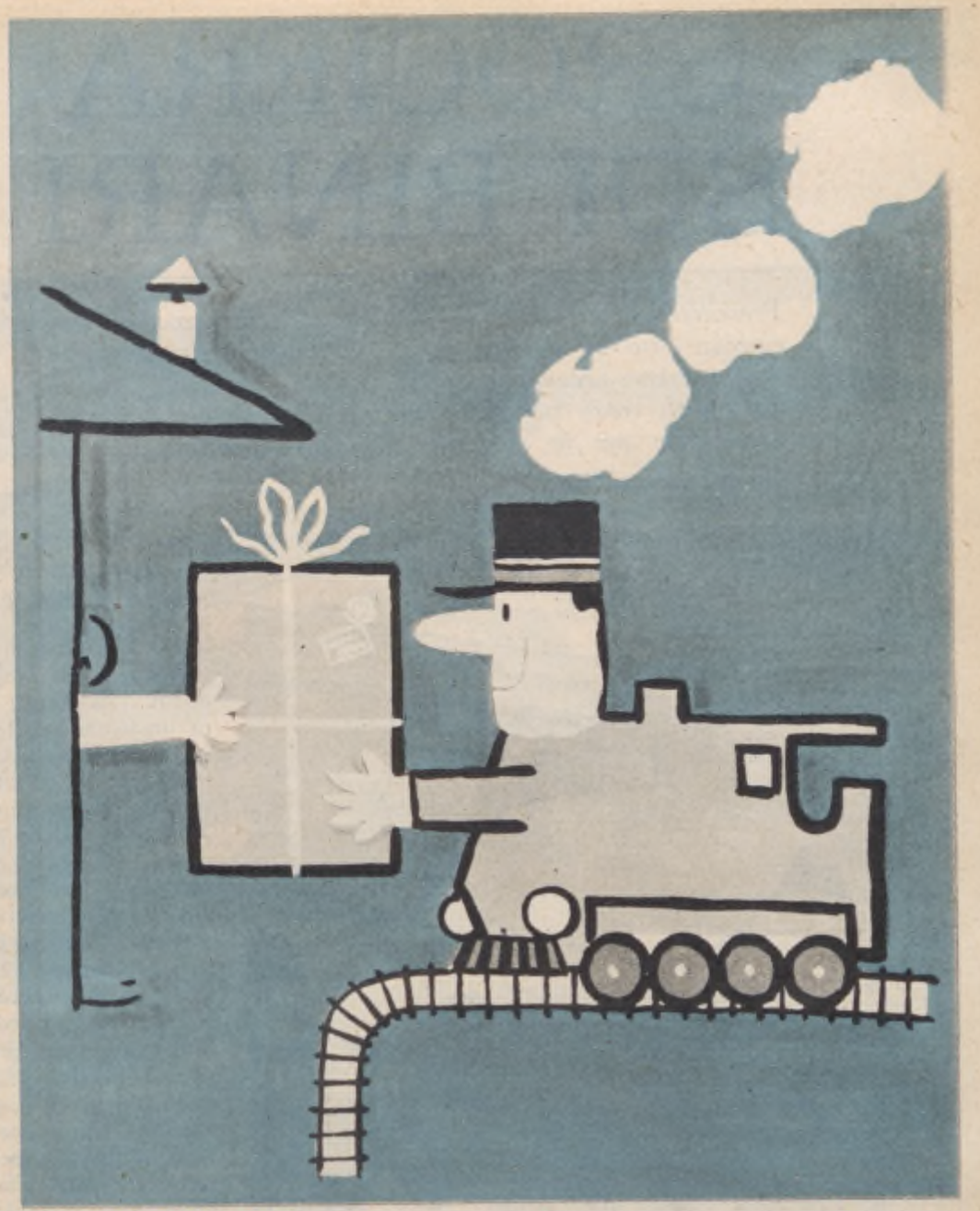
L'insostituibilità del treno per una larga serie di servizi è un altro di quegli elementi che saranno portati adeguatamente a conoscenza dell'opinione pubblica.

Si tratta insomma di un vero e proprio processo di sensibilizzazione del pubblico nei confronti delle F.S.; processo i cui temi possono essere infiniti, ma che tende essenzialmente a creare le condizioni psicologiche più propizie per una « riscoperta » del mezzo ferroviario, e per un rilancio del treno come mezzo di trasporto moderno, veloce, comodo e soprattutto sicuro.

Lo scopo ultimo è quello di rinsaldare, vivificare e arricchire quel rapporto di fiducia che già esiste tra ferrovie e pubblico; di far circolare in esso una carica rigenerante, composta da motivazioni e da elementi nuovi, anche se solo per il pubblico.

Nei prossimi mesi dunque sapremo se la romantica, ma sbiadita e « consumata » immagine del treno sbuffante avrà finalmente ceduto il posto, nell'opinione pubblica, a quella che è la concreta e dinamica immagine delle ferrovie di oggi.

Gaetano DE LEO



Alcuni manifesti per lanciare il « mezzo » ferroviario eseguiti in precedenti occasioni. La campagna che sta per iniziarsi è ormai entrata nella fase operativa.

CROCIERA SUI BINARI

Presentate a Firenze due novità: il treno - crociera e le carrozze-letto di seconda classe. Un nuovo tipo di vacanza in treno, economica sicura. Sulle carrozze T2 compartimenti come stanze di albergo. Un comfort di viaggio eccezionale per le moderne tecniche costruttive adottate.

Compartimento inferiore, a due letti sovrapposti, della nuova carrozza-letto « turistica ». Questa formula consente di beneficiare, con un biglietto di 2ª cl., di una sistemazione indipendente e confortevole.

Con un treno così la durata del viaggio non ha nessuna importanza, anzi, proprio come accade sulle navi, più esso è lungo e più si apprezzano le comodità e gli svaghi che può offrire. Questo è il treno-crociera, organizzato dalla Compagnia Internazionale delle Carrozze - Letti, che in questi giorni trasporta a Firenze operatori turistici francesi in visita di propaganda. Le novità proposte al pubblico in tale occasione sono due: il treno-crociera vero e proprio ed una nuova carrozza con letti, denominata T2, sulla quale sarà possibile accedere anche con il biglietto di seconda classe.

Il rilancio del turismo in treno è l'obiettivo della prima di queste novità: si viaggia di notte e quindi lo sfruttamento del tempo è razionale, rispetto alla crociera effettuata sulla nave offre l'indiscusso vantaggio di penetrare l'interno del Paese, permettendo la visita di città altrimenti non raggiungibili. Rispetto all'aereo, a parte la maggiore tranquillità per coloro che hanno paura di volare, vi è l'assoluta indipendenza dai fenomeni meteorologici e, soprattutto, vengono evitati noiosi trasferimenti in albergo per il pernottamento. Le tecniche ed i comfort della nave e dell'aereo sono stati, però, utilizzati nella realizzazione di tale treno: c'è la vettura cinema, con settantasei comode poltrone, una vettura attrezzata a sala da ballo, un vagone con servizi che comprendono docce, lavanderia, barbiere e parrucchiere, oltre, naturalmente, alle carrozze con letti ed a quella ristorante.

Non è da trascurare neppure il fattore economico: il treno, una volta studiati percorsi ed orari, potrà essere utilizzato come un vero e proprio albergo itinerante.

La sala

Le carrozze dalla sigla T2 rappresentano l'altra novità. Si tratta di vagoni realizzati in modo da utilizzare al massimo lo spazio disponibile: diciotto compartimenti doppi per accedere ai quali il viaggiatore dovrà pagare il biglietto di seconda classe ed un supplemento inferiore a quello attualmente previsto per le carrozze di tipo tradizionale. La carrozza è nata da una collaborazione tecnica che possiamo dire europea: fabbriche svizzere, francesi, tedesche, svedesi ed italiane hanno fornito i materiali occorrenti: dai pannelli decorativi, ai carrelli di nuova concezione, alle testate munite di dispositivo « antitelescoping » che riducono notevolmente i danni derivanti da urti violenti. Nove dei compartimenti possono, a richiesta, trasformarsi in « singoli », per i quali però è necessario il biglietto di prima classe.

Effettivamente il compartimento è una piccola camera di albergo con lavabo ad acqua calda e fredda, la presa di corrente per il rasoio elettrico, il regolatore della temperatura interna. Il viaggiatore coricato ha a portata di mano e disposti in maniera funzionale una lampada a flusso

del convoglio

luminoso regolabile, il posacenere, il comando del ventilatore ad elica a due velocità, una reticella porta oggetti ed anche un posaorologi.

Il maggior comfort è assicurato da sospensioni eccezionali e da una accurata insonorizzazione che attutisce i rumori propri del treno e quelli provenienti dall'esterno. Per raggiungere questi risultati si è fatto ricorso alle tecniche utilizzate dall'edilizia e ad ogni genere di prodotti antivibranti, oltre, naturalmente, a tappeti « moquette » che ricoprono i pavimenti.

Le carrozze entreranno in linea nel prossimo autunno sui percorsi internazionali e gradualmente sulle linee interne ove indubbiamente avranno lo stesso successo che hanno incontrato in Europa.

Un rilancio del treno, quindi, come mezzo di trasporto veloce, comodo, sicuro ed economico. ■

La nuova carrozza-letto « T2 ». Le sospensioni e l'insonorizzazione di questa vettura sono stati particolarmente curati.

Per voi amici in pensione

a cura di A. Maussier

RISPOSTE AI LETTORI

Iniziamo questa volta con l'Assistente P.le di Stazione **Agostino Aronica** collocato a riposo il 2.11.1962 il quale chiede se ha diritto alla riliquidazione della pensione e della buonuscita. Ritenendo che egli si riferisca all'applicazione della legge n. 249/1968 rispondiamo che egli ha diritto alla riliquidazione della pensione, a decorrere dal 1° marzo 1968. Niente da fare per la buonuscita. Abbiamo creduto opportuno rispondergli da queste colonne, anziché per lettera, in primo luogo perché non si tratta di notizie riservate e poi perché il caso potrebbe interessare anche altri colleghi nelle sue condizioni i quali, quindi, potranno risparmiare di scrivere.

Il Comm. **Vincenzo Jirillo,** Ispettore Capo a riposo, con il quale mi scuso se lo spazio non mi ha consentito di rispondergli prima, nel complimentarsi per la nostra rubrica, si augura che essa sia una cosa a carattere permanente. Essa lo è, caro amico, almeno fino a quando i pensionati ci scriveranno.

Altre sue domande:

1) A quale Segreteria Compartimentale va presentata la domanda per la pensione di riversabilità?

Risposta: Alla Segreteria del Compartimento dal quale dipendeva il pensionato quando era in attività di servizio.

2) Se sia stato variato il criterio di precedenza nella riliquidazione delle pensioni ed in particolare se sia stato accordato qualche privilegio in tal senso alle pensioni di riversabilità.

Risposta: Assolutamente no. Resta fermo il criterio adottato, con le eccezioni già illustrate in altra occasione da questa stessa rubrica.

3) Se sono stati corrisposti (ed in che misura) acconti forfetari sulle future spettanze derivanti dalla riliquidazione.

Rispondiamo che non sono stati chiesti acconti di tal genere e di conseguenza non sono stati quindi accordati.

Purtuttavia tale possibilità era stata anche presa in esame dall'Azienda ma apparve subito che il problema non sarebbe stato convenientemente risolto, in primo luogo perché la cosa avrebbe interessato solo i ferrovieri, in quanto la quasi totalità degli statali non ricaverà alcun beneficio. Alcuni anzi avranno, paradossalmente, una diminuzione della pensione che, però, nella sostanza resterà invariata perché la differenza tra il vecchio ed il nuovo importo verrà conservato come assegno « ad personam ».

In secondo luogo perché anche tra i ferrovieri è tanto varia la gamma degli aumenti che sarebbe stato pericoloso dare un qualsiasi aumento perché dalle 8/10 mila lire mensili si passa alle poche centinaia, per cui non sarebbe neppure stato conveniente adottare una media perché i più sfortunati avrebbero dovuto poi rimborsare sensibili somme. (Così gli « arretrati » li avrebbe presi lo Stato).

4) « Se non si ritiene sarebbe stata cosa utile ed economica, date le spese che si sussurra siano iperboliche, utilizzare per i lavori di cottimo un certo numero di pensionati ».

Rispondiamo che non sarebbe stata cosa né utile né economica e ciò perché, come vengono pagati gli impiegati, così si sarebbero dovuti pagare i pensionati.

Non sarebbe stato corretto, difatti, dire ad un impiegato in servizio « Non desidero avvalermi della tua collaborazione perché a te debbo dare dieci mentre ad un pensionato posso dare cinque. Anche perché il pensionato avrebbe avuto poi ragione se si fosse lamentato di tale forma di sfruttamento, né vale al riguardo la considerazione che egli lo avrebbe fatto di sua volontà.

In secondo luogo, poi, tutti i lavori che interessano il bilancio dello Stato esigono la responsabilità contabile dell'operatore, cosa che non si sarebbe realizzata con i pensionati, non più sottoposti a vincolo di subordinazione per non essere più dipendenti dello Stato.

Circa infine il « sussurro » delle spese iperboliche, pur senza citare delle cifre, possiamo con tutta responsabilità affermare che per effetto di una diversa organizzazione e dell'introduzione di tecniche più progredite, la spesa della presente perequazione è pari circa al 50% di quella del 1956.

Il Cav. **Gino Archibusacci** chiede se ha diritto alla riliquidazione in base alla legge 249/1968. Sì, a decorrere dal 1° marzo 1968.

Il Capo Gestione **Fiorello Roccio,** aspirante... pensionato chiede notizie sulla sua domanda intesa ad ottenere il riconoscimento del servizio da contrattista da lui reso anteriormente alla sua sistemazione a ruolo non avendo ricevuto alcuna notizia.

Al riguardo diciamo subito una cosa che può riguardare tutti.

L'Azienda, come noto, non ha l'obbligo di confermare il ricevimento di una istanza ma ha certamente quello di dare corso a questa. Orbene, nel caso dell'avventiziato se non viene subito provveduto, ciò viene fatto nell'esclusivo interesse dei richiedenti. Infatti accade spessissimo che all'atto dell'esonero si siano già superati i 37 anni di servizio per cui il riscatto già approvato e spesso già pagato non comporta alcun beneficio né è più possibile chiederne l'annullamento.

Qualora invece il riscatto venga effettuato in sede di pensione allora esso può essere esattamente commisurato alla necessità escludendolo, anzi, nel caso che esso non serva affatto.

Comunque diverso è il caso del collega Roccio il quale vuole regolarsi per il suo futuro. Intanto possiamo dirgli che, dedotte le assenze egli ha diritto al riscatto di nove anni e tre giorni stando almeno al conteggio che gli è stato fatto per il supplemento di buonuscita in base alla legge n. 1368/1965.

A. MAUSSIER

DLF

DLF Torino - Sportverein der Eisenbahner Zurigo 2-1

Il risultato dell'incontro internazionale di calcio tra le due rappresentative di ferrovieri è sostanzialmente equo: rispecchia l'andamento generale della partita e conferma la superiorità dei nostri atleti, che già a Zurigo avevano vinto l'incontro di andata.

Domenica 26 marzo, sul campo torinese del Parco Ruffini al Valentino Nuovo, ha avuto luogo l'incontro internazionale di calcio tra le rappresentative ferrovieri dello Sportverein der Eisenbahner di Zurigo e del Dopolavoro Ferroviario di Torino.

Una splendida giornata di primavera ha favorito l'afflusso di un folto pubblico che, seppur costituito in massima parte da ferrovieri, registrava pure tra i tifosi la presenza di numerosi privati.

Fra le Autorità intervenute vi erano il Sig. Züblin ed il Sig. Rüefli, rispettivamente Console e Vice Console di Svizzera a Torino, il Sig. Orelli in rappresentanza del Compartimento di Zurigo delle Ferrovie Federali Svizzere, il Sig. Kolb, Presidente dell'Associazione Svizzera Ferrovieri Sportivi e il Sig. Besomi, accompagnatore ed infaticabile organizzatore; da parte nostra erano presenti tutti i Dirigenti del Sodalizio torinese ed il Dr. Ferretti, Capo della Divisione Commerciale e Traffico, che rappresentava il Direttore Compartimentale. All'inizio, oltre al rituale scambio dei gagliardetti, il Presidente Geom. Gabiano ha offerto agli ospiti un'artistica riproduzione della Mole Antonelliana.

Di fronte ai gialli del D.L.F. gli azzurri dello Zurigo hanno giocato senza soggezione, anche se non hanno saputo approfittare di quella che a distanza si è poi rivelata una momentanea e passeggera défaillance dei nostri. Hanno svolto del gioco, ma ad un livello medio, che non ha portato a frutto alcuna delle occasioni loro propizie.

Il risultato di 2 a 1, seppure non vistoso, è tuttavia equo, rispecchia fedelmente l'andamento generale della partita e conferma la superiorità dei nostri atleti, che già a Zurigo nell'incontro di andata si erano affermati per 3 a 1. Legittima è quindi la sodisfazione del trainer Franco Rebora (Coadiutore Capo della Divisione Commerciale e Traffico) e dell'organizzatore Agostino Giachino (Segretario Principale della Divisione Movimento), per i quali si può proprio dire che hanno chiuso in bellezza la loro attività, visto che con le dimissioni hanno voluto lasciare ad altri più giovani l'incarico che da tempo svolgevano con passione e zelo.

Al termine dell'incontro il Presidente svizzero Kolb ha ricambiato il nostro dono offrendo al Geom. Gabiano una bellissima lanterna in uso presso le ferrovie elvetiche, mentre il Sig. Besomi ha ringraziato per l'ospitalità ricevuta e sottolineato come anche gli incontri sportivi diano in definitiva la possibilità di una reciproca conoscenza umana sempre più profonda.

RENZO MARELLO

Formazioni:

D.L.F.-Torino: Trivisonno (Gallo), Bonfante, Ladogana, Di Finizio, Rodighiero, Rizzi, Forni, Visentin, Romeo (Davino), Nisticò, Gelli (Gagliardi);

Sportverein der Eisenbahner Zurigo: Vogelsang, Wyss (Russo), Castagnoli, Luisoni, Kehl, Laurenmann, Pedraita, Zbinden, Zimmermann, Hammer, Cesare.

IL XIX CAMPIONATO NAZIONALE DI CORSA CAMPESTRE

Finelli domina

Il nove marzo si è svolto, sul circuito della Pineta di Cimino, a Taranto, il Campionato Nazionale di corsa campestre per le categorie « allievi » e « juniores-seniores ».

La manifestazione, perfettamente riuscita grazie alla organizzazione curata dal D.L.F. di Taranto, ha confermato ancora una volta la classe del nostro olimpionico Finelli che ha coperto i 6000 m. del percorso in 19'42" e 4.

Questo il dettaglio delle gare:

Ordine di arrivo cat. allievi m. 2500

1) Graziani Stefano, D.L.F. Firenze 7'35"2.
2) Villani Antonello, D.L.F. Milano, 7'40"8.
3) Torrice Marcello, D.L.F. Roma, 7'41"7.

Ordine di arrivo cat. juniores-seniores m. 6000

1) Finelli Renzo, D.L.F. Bologna, 19'42"4.
2) Lenarduzzi Roberto, D.L.F. Udine, 19'48"2.
3) Ciccone Angelo, D.L.F. Roma, 19'52"5.

Classifica per Dopolavoro

1) D.L.F. Roma, punti 152.
2) D.L.F. Taranto, punti 110.
3) D.L.F. Messina, punti 105.

Classifica per Compartimento

1) Compartimento di Roma, punti 277.
2) Compartimento di Bari, punti 269.
3) Compartimento di Palermo, punti 185.

Ragazzi in allenamento al Centro-Olimpia di Bologna: sull'ostacolo, Stefano Castelli, figlio del Macch. 1ª classe Romeo del D.L. di Bologna Centrale.

Centri sportivi Olimpia

Nel mese di ottobre dello scorso anno alcuni Presidenti di Sodalizi furono invitati dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro a partecipare ad una riunione con i Dirigenti del CONI per l'avvio di un programma congiunto per la educazione sportiva della gioventù.

La realizzazione dei Centri Olimpia DLF-CONI, limitata per ora ad alcune delle principali città, ha dimostrato, già in questi primi mesi, la piena validità dell'iniziativa.

Ed ecco la situazione attuale:

CENTRI IN FUNZIONE...

D.L.F. Roma: Pulcini, Atletica Leggera; D.L.F. Bologna: Pulcini, Atletica Leggera; D.L.F. Firenze: Atletica Leggera; D.L.F. Cagliari: Ginnastica.

... DI IMMINENTE APERTURA

D.L.F. Napoli: Atletica Leggera; D.L.F. Reggio Calabria: Pallacanestro.

ETA' PER L'AMMISSIONE

Pulcini, maschi e femmine: nati 1960-61-62-63; Atletica Leggera, M-F: nati 1957-58-59; Pallacanestro, M-F: nati 1955-56-57; Ginnastica, M: nati 1957-58-59, F: nati 1958-59-60; Canoa, M-F: nati 1954-55-56; Hokey su prato, M: nati 1956-57-58-59; Nuoto, M-F: nati 1961-62; Pattinaggio: M: nati 1958-59, F: nati 1961; Scherma, M-F: nati 1959-60-61; Sci, M-F: nati 1952-53-54-55-56; Tennis, M-F: nati 1958-59; Tuffi, M-F: nati 1956-57-58-59.

ISCRIZIONE E PROGRAMMA

Presentare domanda al rispettivo Sodalizio corredata da tutti i dati anagrafici, dall'indirizzo, dalla qualifica e Impianto di appartenenza del genitore.

Visita medica. Per accertamento della idoneità fisica dell'aspirante allievo. (L'assistenza sanitaria sarà sempre pronta e costante durante tutto lo svolgimento del corso).

Lezioni. Per la durata dell'anno scolastico due volte la settimana.

Assicurazione. Gli iscritti sono assicurati mediante una polizza speciale.

Insegnanti. Professori designati dal CONI.

Giuseppe MAGI

Scambio di ospitalità fra i figli di ferrovieri italiani e francesi

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro e l'Amministrazione delle Ferrovie francesi (S.N.C.F.) hanno convenuto di attuare, anche per l'anno 1969, un programma di scambio individuale di soggiorno tra figli di ferrovieri delle rispettive Amministrazioni. Di tali scambi possono fruire i giovani di età compresa fra i 14 ed i 20 anni. Il periodo di effettuazione dei soggiorni sarà di massima quello estivo salvo eventuale estensione alle vacanze natalizie e pasquali.

Gli agenti che desiderano far soggiornare i loro figli in territorio francese presso famiglie di ferrovieri della S.N.C.F. dovranno richiedere gli appositi moduli direttamente all'**Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, Via Bari, 22 00161 Roma.** Tali moduli, compilati in ogni loro parte, in duplice copia, dal capo famiglia, dovranno essere inviati direttamente, al piu presto possibile, e comunque almeno 60 giorni prima dell'inizio del soggiorno, all'Ufficio succitato, unitamente alle referenze, al certificato medico, ed a una fotografia del candidato.

Si precisa, peraltro, che il Dopolavoro ferroviario limita la propria attività a facilitare lo scambio fra famiglie dei due Paesi e non si occupa né dell'accompagnamento dei giovani, né della organizzazione materiale del viaggio.

Vogatori in allenamento sul Tevere.

DLF

INTERESSA GLI ARTISTI

Concorsi per grandi...

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario ha indetto il IX Concorso Nazionale di Pittura Estemporanea che si svolgerà a Firenze il giorno 21 giugno 1969 dalle ore 9 alle ore 14. Vi possono partecipare tutti i soci effettivi in attività di servizio o in quiescenza ed i propri familiari a carico aventi titolo alle concessioni di viaggio, iscritti al D.L.F. per l'anno 1969.

Le iscrizioni dovranno pervenire al D.L.F. di Firenze, organizzatore della manifestazione, Via Luigi Alamanni, 6 - 50123 - Firenze **entro le ore 24 del 26 maggio 1969** corredate della tassa di iscrizione di L. 100 da effettuarsi a mezzo assegno bancario intestato al Presidente del D.L.F. medesimo.

La premiazione dei vincitori avrà luogo il giorno successivo alle ore 11 presso la Palazzina Presidenziale della stazione di Firenze S.M.N. ove sarà anche allestita la Mostra Nazionale Ferroviaria di Arti Figurative.

...e piccoli

L'Ufficio Centrale indice il VII Concorso Nazionale di Disegno per Ragazzi, riservato agli alunni delle Scuole elementari e della Scuola media unificata, figli dei Soci del D.L.F.

Detto Concorso, che si articolerà in due successive selezioni, la prima ad effettuarsi in sede compartimentale e la seconda su scala nazionale, avrà il suo svolgimento secondo le norme riassunte nel seguente regolamento:

Art. 1. - Sono ammessi al Concorso i figli dei ferrovieri soci del D.L.F., che frequentano le Scuole elementari e la Scuola media unificata;

Art. 2 - I concorrenti saranno suddivisi in otto gruppi in relazione alla classe frequentata;

Il Ministro dei Trasporti On. Mariotti, accompagnato dal Sottosegretario On. Venturini, ha inaugurato a Roma la Galleria d'Arte « Forma 20 », dove era stata allestita una mostra collettiva di pittori ferrovieri. Erano presenti il Direttore del Compartimento F.S. di Roma Ing. Palladini, Dirigenti del Dopolavoro ferroviario, Funzionari dell'Azienda F.S. e rappresentanti del mondo dell'arte e della cultura.

La Mostra, allestita presso la sede del dopolavoro ferroviario in via Bari, segna l'avvio di un programma culturale che comprenderà esposizioni collettive e personali, portate anche nelle stazioni, negli impianti, nelle mense e negli altri luoghi di ritrovo del personale. Sono anche previste conferenze e dibattiti sull'arte contemporanea e scambi di esperienze con artisti di altri Paesi.

Il Ministro Mariotti si è compiaciuto con gli artisti presenti e con i dirigenti del sodalizio ferroviario ed ha formulato migliori auguri per le future attività del gruppo.

Art. 3 - La prova consisterà nell'esecuzione di un disegno, da elaborarsi nel tempo massimo di tre ore, secondo il tema che verrà fissato per ogni sede di concorso;

Art. 4 - Sono ammesse le seguenti tecniche: matita, penna, pastello, acquarello, collage;

Art. 5 - I concorrenti dovranno presentarsi alla prova muniti, a propria cura, di tutti i mezzi occorrenti per l'esecuzione del disegno, ad eccezione dei fogli che saranno forniti dal D.L.F. organizzatore e che dovranno avere le **dimensioni di cm. 30 x 40;**

Art. 6 - Nel retro di ciascun lavoro dovranno essere indicati in modo chiaro e leggibile, **a macchina o a stampatello,** a cura del D.L.F. organizzatore, i seguenti dati:

— Cognome e Nome del ragazzo, età e classe di frequenza;

— Cognome e Nome del genitore, qualifica e impianto di appartenenza, numero della tessera del D.L.F. al quale è iscritto, timbro del D.L.F. organizzatore;

— Tema assegnato per la prova;

Art. 7 - I tre migliori disegni di ciascun gruppo, selezionati in sede compartimentale e possibilmente da premiare in sede locale, dovranno essere inviati, **entro il giorno 31 maggio 1969,** a questo Ufficio Centrale, che provvederà ad una selezione di essi, su scala nazionale, ed alla assegnazione di consistenti premi.

Il Centro Auxologico di Piancavallo

Il Centro Auxologico Italiano di Piancavallo (con Direzione in Milano, via Ariosto 13) può ospitare minori d'ambo i sessi dai 6 ai 15 anni che frequentano le scuole elementari e medie.

Alla permanenza provvede interamente l'Enpas, grazie ad una convenzione che intercorre fra l'Ente ed il Centro Auxologico e che riguarda minori che presentano disauxie di natura varia: insufficienza ipofisaria, distrofie adiposo-genitali, iper e ipotiroidismo, sindromi ipo e ipersurrenaliche; magrezze e obesità da ipo e disalimentazione; ipoevolutismo da prematuranza, da anomalie o disfunzioni organiche acquisite o congenite; paramorfismi scheletrici (globali o segmentari: dorso curvo, scapole alate, piattismo, petto carenato; posturali: lordosi, scoliosi, cifosi; alterazioni del rachide purché riducibili con ginnastica correttiva); disturbi della motricità.

L'assistenza comprende tutte le prestazioni sanitarie (esami diagnostici, radiologici, ormonali, metabolici, E.E.G., neurologici, qualsiasi cura medica comprese le ormonali; ginnastica correttiva, piscina) **e la frequenza agli studi nelle scuole elementari e medie.** Per beneficiare di questa preziosa provvidenza dell'Enpas occorre ritirare presso l'Enpas Provinciale il modulo « proposta di ricovero » e farlo riempire accuratamente dal proprio medico. Indi inoltrare detto modulo tramite la Direzione dell'Enpas da cui si dipende, alla Direzione Generale del Centro Auxologico in Milano, che definirà in linea di massima la ammissibilità o meno dei soggetti.

E' opportuno che le domande pervengano entro il mese di giugno.

Centro Auxologico Italiano di Piancavallo
20145 Milano - Via Ariosto 13 - tel. 48.72.44

Smobilitazione

L'uomo d'oggi, che vive in ogni attimo della sua giornata la propria crisi esistenziale e morale, la crisi della famiglia, dei sentimenti e dei valori; che subisce di continuo l'assalto rabbioso della memoria in cui riaffiorano immagini di atrocità e di violenze, retaggio della guerra. Questo, a grandi linee, il tema centrale che Romeo Forni — ex Capo Stazione — svolge nel suo breve romanzo dal titolo già di per sé indicativo: « Smobilitazione » (Todariana Editrice, Milano).

Di Romeo Forni non si può certo dire che sia un dilettante, e non soltanto perché ha al suo attivo già diverse altre opere tra cui alcune in versi, ma proprio per le intrinseche qualità letterarie del suo lavoro di scrittore.

« Smobilitazione » è un testo assai denso, complesso, teso, in cui vengono impiegate tecniche narrative moderne ma mai gratuite: sempre cioè puntualmente motivate sul piano umano. La prosa è ricca di metafore espressive e suggestive; la narrazione si muove sovente su un piano surreale, senza peraltro disdegnare passaggi fortemente realistici; si assiste a bruschi salti dal presente al passato e viceversa, da un livello di coscienza ad un altro, con una sorta di tecnica di montaggio analoga a quella cinematografica.

Ci troviamo davanti dunque ad un narratore moderno, che non si accontenta di una ricerca di carattere psicologico, ma è molto sensibile anche a problemi formali e di linguaggio.

Tuttavia, l'elemento che più colpisce in « Smobilitazione » è senza dubbio l'ironia: un'ironia per certi aspetti feroce, implacabile, che corrode e distrugge tutto ciò che tocca. Non c'è sentimento convenzionale che resista alla sua azione caustica, non c'è aspetto della società che regga alla sua critica. Eppure, al di là della sua rabbia distruttrice, tale ironia rivela una profonda e sofferta esigenza costruttiva, che è propria del resto di tutto il romanzo del Forni: è il bisogno di comunicare con gli altri su una piattaforma di maggiore autenticità; è la necessità d'instaurare un nuovo tipo di rapporti, fondato su valori che non prescindano in nessun caso dalla realtà-uomo.

Gadel

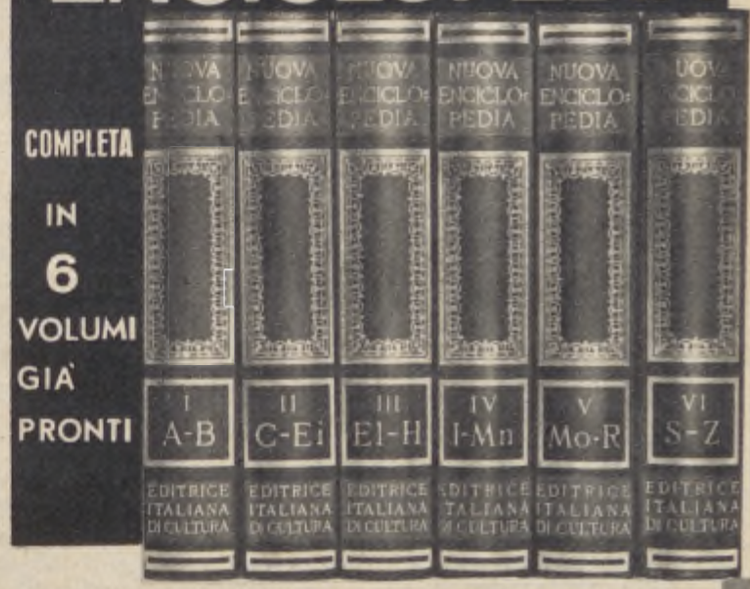
Romeo Forni - « Smobilitazione » - Todariana Editrice - Milano - pagine 97 - L. 1.000.

I rinnovati locali della tavola calda del D.L.F. di Firenze.

i vostri figli vi diranno grazie...

per i vostri figli che cercano
un indispensabile ausilio negli studi della scuola d'oggi,
per voi che volete migliorare
e aprire nuove prospettive alla vostra vita,
ecco, più completa, più pratica, più moderna, la

NUOVA ENCICLOPEDIA



INTERAMENTE AGGIORNATA AL SETTEMBRE 1967

La NUOVA ENCICLOPEDIA della Editrice Italiana di Cultura intende soddisfare le molteplici esigenze dell'uomo di oggi. Le sue 100.000 voci dovute a centinaia di studiosi forniscono risposte chiare, esatte, esaurienti su ogni argomento dello scibile umano. La trattazione delle voci più importanti è svolta in oltre 1.500 articoli monografici di notevole ampiezza per dar modo al lettore di approfondire le proprie conoscenze storiche, scientifiche, letterarie, filosofiche, artistiche.

6 VOLUMI FORMATO 17,5x25 cm
4.200 PAGINE
8.400 COLONNE
98.000 VOCI
4.800.000 PAROLE
3.600 ILLUSTRAZIONI NEL TESTO
100 TAVOLE A COLORI FUORI TESTO
45 GRANDI TAVOLE GEOGRAFICHE A COLORI

L'opera è approntata in una veste editoriale di classica eleganza e in un formato agile e maneggevole. E' rilegata in balacron con impressioni in oro. Ogni volume è corredato di sopracoperta di protezione. L'opera è interamente stampata in carta pregiata.

PREZZO DI CIASCUN VOLUME LIRE 9.000

L'OPERA COMPLETA LIRE 54.000

a tutti i ferrovieri e DIPENDENTI DEL ministero dei TRASPORTI

il PRIMO volume in DONO

Spett. **EDITRICE ITALIANA DI CULTURA**
Piazza Conca d'Oro 43, Roma

Desidero ricevere IN DONO il primo volume della vostra NUOVA ENCICLOPEDIA. Contemporaneamente vi autorizzo a spedirmi gli altri volumi. Mi impegno a pagare l'importo di L. 45.000 nel modo seguente: LIRE 5.000, in contrassegno, a ricevimento dei volumi. + 20 RATE MENSILI DA L. 2.000.

FIRMA . . . . . .
NOME . . . . . .
COGNOME . . . . . .
TESSERA F. S. . . . . .Compart. . . . . .
VIA . . . . . .
CITTA' . . . . . .PROV. . . . . .

L'Editrice s'impegna alla sostituzione dell'Opera o al rimborso, qualora non fosse di pieno gradimento.

NOTIZIE PER VOI

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Tra i provvedimenti esaminati favorevolmente dal Consiglio di Amministrazione nel mese di marzo particolare rilievo hanno le graduatorie di merito del concorso a posti di Cantoniere in prova per i Compartimenti di Trieste, Verona, Venezia, Bologna e Ancona.

Per il resto: normale amministrazione. Numerose sono state anche questo mese le concessioni dei sussidi e delle elargizioni straordinarie. Sono stati passati al setaccio diversi ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per la riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

NUOVI BENEFICI PER GLI ASSUNTORI

Il problema degli assuntori ha registrato il 25 aprile scorso un ulteriore passo verso la soluzione, con l'entrata in vigore della legge 26-2-1969, numero 94, con la quale appunto l'Azienda intende dare un più idoneo assetto alle norme sul trattamento previdenziale della categoria, allo scopo di adeguarle, nei limiti del possibile, a quelle che disciplinano il trattamento del personale ferroviario.

Per evitare entusiasmi sproporzionati, sarà bene comunque chiarire la portata della nuova normativa, precisando intanto che i benefici in questione interessano gli assuntori in servizio o cessati dopo il 31 gennaio 1958, nonché i ferrovieri che hanno prestato in passato servizi da assuntore.

Ma ecco un rapido sunto delle disposizioni contenute nella nuova legge.

L'articolo 1 estende anche agli assuntori e ai loro aventi causa il riconoscimento dei servizi militari ai fini del trattamento previdenziale. Per poterne fruire, gli interessati dovranno inoltrare al Servizio Personale, tramite le Segreterie Compartimentali di appartenenza, il proprio foglio matricolare completo degli eventuali cicli operativi, campagne di guerra e dichiarazione di parificazione.

Con gli articoli 2, 3, 4 e 5 vengono disciplinate le norme per l'estensione agli assuntori già iscritti al Fondo di Previdenza Assuntori e che siano transitati o che transiteranno nei ruoli organici ferroviari, dei benefici contenuti nel DPR 5-6-1965, N. 758, sulla ricongiunzione dei servizi resi allo Stato e sulla cumulabilità di un trattamento di servizio attivo con uno di quiescenza.

Il personale ferroviario che, per il servizio da assuntore ricongiunto, abbia conseguito a carico del Fondo di Previdenza per gli assuntori l'assegno vitalizio, ne perderà il godimento e dovrà rimborsare le quote percepite dalla data in cui decorre il servizio ferroviario. Qualora esso abbia invece conseguito l'indennità, utilizzata in tutto o in parte per la costituzione della posizione assicurativa all'INPS, perderà ogni diritto derivante da questa posizione che sarà annullata.

Con l'art. 6 viene ammesso per gli assuntori in attività di servizio o cessati dopo il 1-2-1958, iscritti e non al Fondo di Previdenza Assuntori, il riconoscimento dei servizi finora esclusi, prestati sia nella assuntorie di P.I., sia nella vigilanza segnali, sia infine nei punti speciali della linea; che per la scarsa entità delle prestazioni richieste non furono inclusi nella classificazione prevista dall'art. 3 della legge 1236-59.

Per coloro che non sono mai stati iscritti al Fondo di Previdenza Assuntori (cessati tra il 1-2-1958 ed il 29-2-1960 o transitati nella categoria degli incaricati dal 1-3-1960) e che chiederanno il riconoscimento del servizio potranno essere iscritti solo per il periodo dal 1°-2-1958 alla data di cessazione o al 29-2-1960, data in cui gli incaricati furono iscritti all'assicurazione obbligatoria per invalidità, vecchiaia e superstiti.

E' il caso di ricordare che il riconoscimento comporta all'interessato il pagamento di un contributo al Fondo di Previdenza, contributo che, per il personale in servizio o cessato con diritto all'assegno vitalizio, potrà recuperarsi a rate sul trattamento di servizio attivo o sull'assegno stesso. Invece, per il personale che è cessato dal servizio senza aver maturato il diritto all'assegno vitalizio e che avrà quindi titolo ad una indennità ed alla conseguente costituzione della posizione assicurativa, si provvederà al versamento dei contributi all'INPS soltanto dopo la regolarizzazione del debito nei riguardi del Fondo di Previdenza.

Con l'art. 7 viene estesa al personale ferroviario in servizio o in quiescenza la facoltà di riconoscere, ai fini del conseguimento o del miglioramento della pensione ferroviaria, i servizi resi da assuntore anche se prestati in impianti non classificati nei limiti previsti dall'art. 10 della legge 13-63.

Il tempo utile per la presentazione delle domande per ottenere i benefici previsti dagli artt. 3, 6 e 7 è di sei mesi e scadrà quindi improrogabilmente il 24-10-1969. Le domande per la ricongiunzione dei servizi — redatte in carta semplice — debbono essere presentate all'ultimo impianto di appartenenza: mentre quelle relative al riconoscimento, all'impianto ove il servizio è stato reso.

SCATTA L'OPERAZIONE NUOVE TESSERE

Sta per scattare l'operazione « nuove tessere di riconoscimento ». Il rilascio al personale ferroviario è ormai imminente. Le tessere attualmente in uso saranno quindi gradatamente sostituite, come era stato disposto dalle nuove norme relative alle tessere personali di riconoscimento per tutti i dipendenti dello Stato e loro familiari, che saranno valide oltre che per ottenere le riduzioni ferroviarie anche per riscuotere titoli di spesa non superiori alle 600.000 lire.

Ecco alcune caratteristiche del nuovo documento che presto ci diventerà familiare.

La tessera rilasciata al personale in servizio e in quiescenza è il modello At di colore verde. Per il coniuge del dipendente in attività di servizio o in quiescenza, per i figli con meno di 21 anni e per quelli di età superiore ma inabili a proficuo lavoro, la tessera è di colore celeste, modello Bt. La validità delle nuove tessere è di cinque anni; potranno essere convalidate una sola volta per altri cinque anni.

La carta di libera circolazione non sarà invece sostituita.

Altra novità: le nuove tessere saranno valide per l'espatrio, alla stessa stregua della carta d'identità.

Le domande devono essere presentate alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, allegando la solita fotografia.

Si ricorda infine che la validità delle vecchie tessere, scadute il 31 dicembre scorso, è stata prorogata a tutto il 30 giugno.

Noi e la Stampa

Il treno insegue il progresso ». Questo il titolo evidentemente significativo che **Paese Sera** dà ad un articolo dedicato alle Ferrovie, nel quale sono riportate alcune dichiarazioni rilasciate dal Direttore Generale, ing. Fienga, in merito ai programmi e all'attività che l'Azienda va svolgendo per l'attuazione del Piano Decennale di ammodernamento e potenziamento della Rete.

Viva è frattanto l'attesa per l'entrata in vigore, il 1° giugno prossimo, del nuovo orario ferroviario estivo, scrive **Il Mattino**, poiché con esso si apre la fase immediatamente precedente a quella di avvio delle « alte velocità ». Come è noto, infatti, la circolazione ad alta velocità verrà impostata a partire dal maggio 1970, ma già da questa estate, specie sulla Roma-Napoli, sarà possibile un esercizio nettamente più rapido rispetto a quello del precedente periodo estivo.

Interessanti innovazioni, rileva da parte sua il **Corriere della Sera**, si avranno non solo nel settore del trasporto viaggiatori, ma anche in quello delle merci, specie per quanto riguarda i convogli a lungo percorso e a marcia celere, che soddisfano fondamentali esigenze di trasporto sia in campo interno, che internazionale. Milano, in particolare, con il suo scalo di Rogoredo, capolinea FS dei treni porta-containers, assumerà un ruolo sempre più importante e si troverà al centro di una nuova rete di treni merci, che assicureranno trasporti veloci lungo itinerari di fondamentale importanza.

Un notevole miglioramento nel comfort si avrà pure con la realizzazione del programma di radicale potenziamento del parco carrozze a cuccette, preso in esame nelle scorse settimane dal Consiglio d'Amministrazione delle FS. Le vetture di questo tipo, già impiegate sulla Rete, scrive **La Stampa**, hanno incontrato per le loro caratteristiche di comodità e silenziosità, il favore crescente dei viaggiatori, tanto da indurre gli organismi centrali dell'Azienda ferroviaria, in occasione dell'esame del programma di utilizzo di fondi del Piano Decennale, a ridurre il quantitativo programmato di carrozze di tipo ordinario, per aumentare quello di tipo a cuccette.

Nuovi servizi verranno poi istituiti, sempre coll'inizio dell'orario estivo, per favorire i viaggiatori che vogliono portarsi dietro la macchina evitando però la stanchezza della guida. Si realizza così in concreto, osserva **Il Mattino**, l'integrazione del mezzo ferroviario con quello stradale, specialmente a vantaggio del turismo motorizzato.

Ampi consensi ha intanto riscosso il nuovo sistema di teleprenotazione dei posti in treno, primo del genere in Europa, adottato dalle FS. Si tratta di una nuova forma di telegestione di un servizio, scrive **l'Avanti!**, dalla cui applicazione trarranno vantaggi sia l'Azienda che gli utenti. Sarà possibile prenotare posti anche da città diverse da quelle di partenza fino a due mesi prima del viaggio e scegliersi il posto più gradito: in uno scompartimento per fumatori oppure no, vicino al finestrino o vicino alla porta. Per l'Azienda poi, nota **Il Globo**, aumenta la possibilità di effettuare rilevazioni statistiche al fine di segnalare tempestivamente la quantità di materiale da impiegare nei vari convogli, secondo le esigenze che di volta in volta si manifestano.

Della innovazione si è parlato anche al Congresso dell'Elettronica che si è svolto a Roma, in occasione della Rassegna Elettronica e Nucleare. Ne ha dato notizia **Il Messaggero**, riferendo gli interventi dei Funzionari delle FS, che hanno illustrato al Congresso il funzionamento del nuovo sistema.

Delle commesse FS all'industria nazionale, per l'attuazione del Piano Decennale, si occupa **Il Giornale d'Italia**, mentre **La Voce Repubblicana** sottolinea l'importanza fondamentale del ruolo dei trasporti nel Sud e in particolare delle FS, affermando che queste corrispondono alla duplice esigenza di valorizzare le risorse esistenti e suscitare nuove e valide attività produttive, per eliminare il divario che separa il Sud dal Nord, in due modi: come un'industria che produce servizi e come un'azienda che svolge una particolare attività di committente verso le altre industrie nazionali. Lo stesso tema viene sviluppato da **Il Sole / 24 Ore**, in un articolo di N. Erba, intitolato appunto « Contributo delle FS all'economia nazionale ».

L'opera di ammodernamento in corso nelle FS, come ha più volte avuto occasione di sottolineare lo stesso Direttore Generale, ing. Fienga, non deve e non può limitarsi al rinnovo degli impianti e del materiale rotabile. Essa deve parallelamente investire le strutture amministrative e l'organizzazione aziendale, nonché i rapporti con il personale e con i suoi rappresentanti. Ed è proprio in questo campo che è stato raggiunto nelle scorse settimane un accordo di grande importanza sociale, che alcuni commentatori non hanno esitato a definire « quasi in anticipo sui tempi ». Si tratta dell'accordo tra Governo e Sindacati per la riduzione graduale entro tre anni della settimana lavorativa a 40 ore per i ferrovieri dell'esercizio, che pone l'Azienda ferroviaria italiana in una posizione di avanguardia nel settore delle imprese pubbliche di trasporto in Europa. E' una formula modello, scrive L. Dell'Aglio su **Il Popolo**, cui potranno ispirarsi tutte quelle imprese che vogliono ammodernarsi migliorando al tempo stesso le condizioni dei dipendenti e soprattutto senza licenziare neppure un lavoratore, anzi assumendo nuovo personale.

Le prospettive di lavoro e di carriera che il settore dei trasporti e quello ferroviario in particolare offrono ai giovani sono state illustrate dallo stesso Ministro Mariotti in un articolo apparso sul **Corriere dello Sport**, nel quale viene anche ricordata l'iniziativa dell'Azienda ferroviaria di istituire delle borse di studio riservate ai laureati e laureandi in ingegneria allo scopo di colmare le lacune riscontrate nei quadri del personale tecnico.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

« A.A.A.Affittasi treno per viaggi di nozze ». Ecco la più recente iniziativa varata in Svizzera: si offre alle coppie di sposi la possibilità di trascorrere la luna di miele in modo davvero originale, eliminando il fastidio dei trasbordi ad ogni tappa e del trasferimento negli alberghi. In più, se la sposina non vuole distaccarsi da "mammà" potrà anche portarsela dietro, perché il trenino può imbarcare fino a quarantadue ospiti, e c'è sempre la possibilità per il neo-genero di... liberarsene lungo il tragitto!

MG

TUTTARETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso, T. 370

● **La signorina Elide Marzocchi**, figlia del C. S. Principale Augusto, Dirigente Centrale di Pescara, ha conseguito presso l'Università di Chieti la laurea in lettere moderne con 110/110 discutendo la tesi « Il contado teatino e la Città vescovile di Chieti ». Relatore il chiar.mo prof. Ludovico Gatto.

Alla neo laureata congratulazioni ed auguri di ogni bene.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Il dirigente il compartimento** Polfer dott. Mario Canessa è stato trasferito a Cagliari per dirigere quella Polfer, la Polizia Portuale e quella dell'Aeroporto. Egli lascia larga eco nel nostro Compartimento per la fattiva opera nella repressione di furti e danni contro l'Azienda. Al dott. Canessa porgiamo cordiali auguri di buona fortuna e di buon lavoro nel nuovo più importante incarico.

● **Binario dieci.** Il figlio Edoardo del Capo Tecnico P.le Cardone Giuseppe del Deposito Locomotive di Foggia si è laureato in ingegneria mineraria a Bologna; l'Assistente P.le di Bari Centrale Michele Sciannimanico ha conseguito la laurea in scienze economiche e commerciali, discutendo brillantemente la tesi: « Le Aziende di Stato con particolare riferimento all'Azienda F. S. »; l'ing. Carlo Manera, figlio dell'Applicato della Divisione Trazione Rocco, ha vinto una borsa di studio presso l'Università di Bari per approfondire le ricerche nella analisi fra gli elaborati elettronici. Ai neo laureati ed ai rispettivi genitori porgiamo le congratulazioni di « Voci ».

● **Onorificenze.** Il Coadiutore a.r. Carlo Ricagni è stato insignito della onorificenza di Ufficiale al Merito della R. I.; il Capo Stazione P.le a.r. Giuseppe Memoli è stato nominato Cavaliere dello stesso Ordine. Ad entrambi gli amici auguri cordiali per l'ambito riconoscimento.

● **Altra onorificenza** ha ottenuto il Deviatore a.r. Leonzio Carrozzo, padre del C.S. P.le Salvatore Segretario del Reparto Movimento di Bari. Egli è stato nominato Cavaliere di Vittorio Veneto, ricevendo anche una medaglia d'oro. Congratulazioni vivissime da « Voci ».

● **A Brindisi il Capo** Gestione P.le cav. Napoleone Cervino è stato collocato a riposo. Durante una simpatica cerimonia, alla presenza del Capo Reparto Movimento cav. Stradoni, del Capo Stazione Titolare dott. Ricchiuto e di numerosissimi agenti ed amici, al neo pensionato sono state offerte una pergamena con le firme del personale della Stazione ed una artistica medaglia d'oro. « Voci » augura lunga e serena pensione al cav. Cervino.

● **Fiori d'arancio.** Michele Pastore, figlio del Macchinista di 1ª classe del Deposito Locomotive di Foggia Nicola Pastore, ha impalmato la gentile signorina Carmela Ungaro di Ostuni. Auguri di felicità agli sposi.

● **Un grave lutto** ha colpito il Capo Stazione P.le Michele Cassano della stazione di Taranto, il quale ha perduto la moglie signora Maria Ripandelli. Porgiamo le più sentite condoglianze all'amico Michele ed alla sua famiglia così duramente provata.

● **Recentemente è scomparso** l'Applicato a.r. Cesareo Induddi, che ricordiamo compagno di lavoro per lunghi anni alla Segreteria Compartimentale. Sentite condoglianze alla famiglia.

● **A tutti i colleghi** che hanno lasciato l'Azienda per essere collocati in quiescenza porgiamo cordiali auguri di lunga e serena pensione da parte di « Voci ».

● **Michele Grieco**, Csq. a riposo, desidera annunziare da queste colonne, agli amici e colleghi, la scomparsa della moglie, sig.ra Maria, avvenuta in Pisticci il 18 febbraio scorso. All'amico Grieco giungano le condoglianze anche di « Voci ».

● **Un grave lutto** ha colpito il sig. Carlo Miglietta, Assuntore al P. L. km. 790 della linea Brindisi-Lecce. La figlia Mariella, di anni 8, il giorno 1° aprile scorso veniva travolta ed uccisa da una macchina nell'attraversare una strada. « Voci » si associa al cordoglio dei colleghi ed amici della desolata famiglia esprimendo al sig. Miglietta le più sentite condoglianze.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **Con larga partecipazione** delle maestranze, in varie Officine ha avuto luogo la Pasqua del ferroviere, da vari anni divenuta una manifestazione religiosa abituale e molto sentita. Officiati dall'Arcivescovo di Bologna, Mons. Poma, i sacri Riti erano stato preparati dal Cappellano Compartimentale don Libero Nanni.

● **Per quanto incompleta**, la squadra di atletica leggera del DLF di Bologna si è classificata 7ª nel Campionato Naz.le di Corsa campestre per ferrovieri, categoria Juniores e Seniores. Sui 6 km. del percorso tarantino il nostro Renzo Finelli ha seminato i concorrenti; buone le prove di Franco Negrini, 11°, e di Rubini, 25°.

Sui 6 km. del percorso lughese, validi per il Campionato Compartimentale, la squadra bolognese aveva vinto in precedenza la coppa in palio: 1° Brecci, 2° Negrini, 3° Gamberini, 4° Rubini, 5° Ariatti (tutti bolognesi). Il lughese Bini ha vinto nella categoria Allievi.

● **In un bel volumetto** di facile consultazione — « Biglietti e Bagagli » — il CG. P.le Dino Bucchi, insegnante della Scuola Professionale FS di Bologna, ha steso svelte note sulla generalità delle Condizioni e Tariffe, compendiando le norme vigenti per l'esecuzione dei trasporti, con cenni sui servizi e sulla contabilità. L'edizione (la terza, riveduta ed aggiornata), fatta per soddisfare le esigenze dei colleghi che trattano abitualmente la materia, è anche un'utile ed agevole guida per chiunque voglia districarsi nel ginepraio dei biglietti e delle concessioni esistenti. Si tratta di un notevole contributo alla attività aziendale, una collaborazione spontanea che merita un vivo plauso all'autore.

● **« E' morto Bertoli? »** lo sgomento è rimbalzato da ogni dove, nella speranza di sentire un « no » laddove era chiara la certezza di un « sì ». Da anni sofferente di disturbi vari, il Rev. Capo Bertoli Sebastiano aveva continuato fino a pochi giorni fa a dirigere con alacre serenità il Gr. MO. 14, sorretto da una memoria di ferro, ma più ancora da una umanità senza limiti. Non v'è CS o Manovale che non gli debba gratitudine per un trasloco o per un alloggio assegnatogli, soprattutto per quel suo modo pieno di interessarsi, per quella sua acuta parlata veneta che sapeva far pazientare, che sapeva far ottenere. Nel rimpianto che ci coglie tutti, ci stringiamo alla famiglia e ci auguriamo che il suo passaggio fra noi resti duraturo messaggio.

Ferrovieri in primo piano

Il Capo Squadra di linea **Pier Romano Gazzola** del 13° Tronco di Arona ha ricevuto un premio per il suggerimento relativo alla modifica delle gruette per lo scarico delle rotaie.

Si tratta di una modifica, in corso di attuazione, che evita il logorio della fune metallica causato dallo sfregamento contro la testata del braccio. L'applicazione di un rullo metallico su tale braccio orizzontale oltre che eliminare l'inconveniente della usura e quindi il rischio di incidenti, consente un risparmio di personale nelle operazoni relative allo sportamento delle rotaie.

Il Capo Squadra Gazzola ha inoltre proposto l'adozione di apparecchi radio rice-trasmittenti per comunicare a distanza l'arrivo di treni ai cantieri di linea. Il problema è attualmente allo studio in quanto si tratta di reperire apparecchi aventi caratteristiche ben determinate stante le esigenze di sicurezza che dovrebbero soddisfare.

Anche il Capo Stazione P.le **Antonino Greco**, Coordinatore D.C. sullo Stretto di Messina, è stato premiato per un suggerimento concernente l'alimentazione elettrica nella manovra dei ponti mobili per l'imbarco delle auto sulle Navi Traghetto. In pratica è stata estesa ai ponti mobili per le auto l'alimentazione elettrica di bordo in modo da evitare interruzioni nelle operazioni di imbarco nel caso di mancanza della corrente urbana

E' stato accolto il suggerimento dell'Isp. P.le Arch. **Enzo Rota** della Divisione Lavori di Venezia, relativo allo snellimento di alcune procedure amministrative nelle « Relazioni Economiche » da allegarsi a tutte le proposte di spesa per lavori, forniture o altro.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini, T. 310

● **La 16ª Conferenza regionale** sugli orari ferroviari estivi si è tenuta a Sassari nella Sede della Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura.

All'attesa riunione hanno partecipato i massimi dirigenti dell'Assessorato Regionale dei Trasporti, dell'Azienda F.S., delle tre Camere di Commercio Sarde, degli Enti Provinciali del Turismo della Sardegna, della Società di Navigazione « Tirrenia », dell'Ispettorato della Motorizzazione, dei Provveditorati agli Studi, nonché delle Poste, delle Ferrovie Concesse e delle Società Automobilistiche più importanti. Dopo il saluto del Presidente della Camera di Commercio di Sassari avv. Passino, è stato il nostro Direttore Compartimentale, ing. Andrea Calicchio, a trattare i vari punti dell'Ordine del Giorno. Si è soffermato particolarmente sulle opere e sui miglioramenti di servizio già effettuati ed ha sottolineato l'importanza di taluni prossimi ammodernamenti agli impianti ferroviari del Compartimento per rendere più snelli, agili ed efficienti i collegamenti tra le Zone d'Industrializzazione di Porto Torres, Oristano e Cagliari con tutti i centri di sviluppo della Sardegna e della penisola.

● **Il Presidente del Consiglio** Regionale On. Paolo Dettori ha inaugurato il 12 maro la 21ª Fiera Internazionale della Sardegna. Erano presenti alla cerimonia le principali autorità di Cagliari ed isolane, civili e militari, riunite nella sala delle manifestazioni, assieme a numerosi operatori economici italiani ed esteri.

All'importante rassegna le F. S. sono presenti con un padiglione in cui sono raffigurate con eloquenti pannelli le più recenti realizzazioni ferroviarie nazionali e dell'Isola.

FIRENZE

(Serv. Mat. e Traz.)

Red.: Dr. O. Montelatici, T. 3512

● **E' nata a Firenze**, nella clinica « Ville delle rose » Silvia Storri, figlia del collega Dario, Segretario Principale dell'Ufficio 1°. Auguri alla primogenita Storri... auguri affinché tanti fratellini e sorelline rendano gaia e numerosa la famiglia. Rallegramenti al babbo ed alla mamma, signora Elena.

● **Rallegramenti anche a Franco Antonelli**, A. Applicato Tecnico dell'Ufficio 6°, ed alla sua gentile consorte per la nascita di Flavia. Auguri vivissimi alla piccola Flavia.

● **All'Università di Bologna** si è brillantemente laureato in ingegneria meccanica Giuseppe Caruso, figlio del cavalier Angelo, Ispettore Principale dell'Ufficio 4°. Rallegramenti ed auguri al neo ingegnere per la sua interessante tesi discussa con il prof. Stagni dal titolo « Trasformazioni del treno TEE delle F. S., da trazione diesel in trazione a turbina a gas per le alte velocità ».

Congratulazioni al collega Angelo Caruso ed alla sua gentile consorte.

● **Lucia Evangelisti**, figlia del Capo dell'Ufficio Ragioneria M. T., Ispettore Capo Superiore dott. Gino, si è brillantemente laureata in fisica presso l'Università di Firenze. I dipendenti dell'Ufficio del dott. Evangelisti e « Voci » porgono i più sentiti rallegramenti alla neo dottoressa e felicitazioni ai genitori.

● **Rallegramenti anche a Sonia Pieracci**, figlia dell'amico dottor Renato, Ispettore Principale e dirigente del settimo reparto dell'Ufficio Ragioneria M. T., che si è laureata a pieni voti in matematica presso l'Università di Firenze. Gli amici ed i colleghi del babbo augurano alla signorina Sonia un brillante avvenire.

● **All'amico cavalier Attilio Castelli**, che per molti anni è stato nostro compagno di lavoro nel reparto Affari Generali, porgiamo un augurio affettuoso per un meritato riposo.

Il cav. Attilio è stato recentemente collocato a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio.

● **I colleghi dell'Ufficio Studi locomotive** ricordano con affetto il cav. Elio Vannucci, Ispettore Capo a riposo dal 1963, recentemente scomparso.

Figura simpatica e tenace lavoratore che ha dedicato oltre quaranta anni di servizio allo studio delle apparecchiature elettriche delle locomotive. Per la sua preziosa attività il Vannucci è stato più volte encomiato da tutti i dirigenti dell'Ufficio studi. Profonde condoglianze ai familiari dello scomparso.

● **Nella « Cappella Palatina » di Palermo** si è svolta il 14 aprile scorso la cerimonia per le nozze fra il collega Mario Verde, Segretario dell'Ufficio 1° e già Capo Stazione di Dittaino, e la gentile signorina Gisa Cammilleri. Testimoni al rito sono stati il professore Salvatore Di Pasquale per lo sposo e la dottoressa Lioba Lechner per la sposa. Agli sposi, calorosamente festeggiati dai parenti e dagli amici a « Villa Igea » a mare, i migliori auguri di felicità e di benessere.

GENOVA

Red.: **Geom. A. Battaglia, T. 517**

● **Sono stati collocati** a riposo per limiti d'età l'Ispettore Capo Superiore Coppola geom. Orazio e il Capo Deposito Sovrintendente Paolo Marini, Titolare del D.L. di Genova Brignole. Ai due neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

● **Ancora un tavolo** inopinatamente vuoto negli uffici della Segreteria Compartimentale: si è spento improvvisamente il Segretario Capo Eliseo Cavecchia, dirigente del Gruppo Pensioni, molto conosciuto negli ambienti ferroviari genovesi, anche per la sua partecipazione alla lotta partigiana, di cui fu esponente attivissimo negli anni della liberazione. Alla vedova e alla figlia giungano da queste colonne le nostre più sentite condoglianze.

Le stesse condoglianze formuliamo pure al Capo Stazione Principale Andrea Olivieri, titolare di Campoligure, per la morte della madre.

In treno si viaggia bene a tutte le età.

● **Figli di ferrovieri** che si fanno onore: il giovane ingegnere Alfredo Previ, figlio del Capo Tecnico Principale Amedeo, della locale Divisione Impianti Elettrici, ha vinto il Premio « Bianchi-Segré » di lire trecentomila, indetto dal CIFI. Al giovane Previ, conosciuto come studioso appassionato e d'avanguardia nel campo dell'ingegneria elettronica, formuliamo le nostre congratulazioni per l'importante riconoscimento e gli auguri di sempre più brillanti successi.

La gentile signorina Giulia Celsi, figlia del Capo Stazione Principale Eugenio Titolare di Corniglia, ha conseguito al Magistero di Genova la laurea in filosofia e pedagogia riportando il punteggio di 110. Le formuliamo congratulazioni e auguri di una brillante carriera.

La gentile signorina Miriam Pasini, di cui in un precedente comunicato abbiamo segnalato il conseguimento del Diploma di Maestra d'asilo, ha nel contempo conseguito il diploma di Maestra elementare con la media di 8,50. Rinnoviamo le nostre congratulazioni.

Dieci anni di amicizia

Il gruppo torinese « Amici della Rotaia » ha compiuto due lustri di vita

Il Gruppo Torinese Amici della Rotaia compie nel maggio di quest'anno il decimo anniversario di vita, e con gratitudine ricordiamo che esso è praticamente nato dalle pagine di Voci della Rotaia. Infatti nel numero del maggio 1959 comparve nella pagina « Tutta la rete » l'appello cortesemente pubblicato su mia richiesta, grazie al quale fu possibile il primo incontro tra gli Amici, la fondazione del Gruppo, l'attività iniziale, il tesseramento quali Soci Frequentatori presso il Dopolavoro Ferroviario di Torino.

Non è possibile rievocare in breve spazio l'attività svolta in questi dieci anni e i contatti avuti con l'ambiente e la vita della rotaia e di chi vi lavora, i numerosissimi viaggi e visite compiuti a impianti, depositi, officine, stazioni, apparati: furono molti e piacevoli, e ricordiamo tutti i Ferrovieri di ogni grado e qualifica che abbiamo incontrato in quelle ed altre occasioni, e di cuore ancora li ringraziamo.

Eguale gratitudine va alla stampa aziendale delle F.S. che si è interessata e ha parlato del Gruppo, vale a dire Voci della Rotaia e « Attività Dopolavoristiche » del DLF di Torino.

Mario FORNARA

● **Il Macchinista di 1ª cl.** Occhipinti, del Deposito Locomotive di Siracusa, Macchinista T.M. fiori Biodici, del Deposito Lo- D'Urso, figlia di Siracusa, Operaio qualare di Sestri Leva. Salvatore Quartonio Cicchiello; per Ivrea: Capo Stazione di Pa- il Capo Stazione Fortunato Sciac- Silvana Mario e il Conduttore Giuseppe Rapetti; per Carla Ghersi e l'Operaio Giuliano Crosa; per Gemma Saracco e il Manovale Nicola Gaggero. Alle novelle coppie auguri di lunga felicità.

● **Nella sala d'aspetto** di 1ª classe della Stazione di Genova P.P., è stata celebrata anche quest'anno la Messa Pasquale per i ferrovieri degli Uffici Compartimentali e della Stazione.

Vi hanno partecipato, accanto al numeroso personale, il Direttore Compartimentale ing. Bordoni, i Capi delle Divisioni, il Capo della Segreteria Compartimentale e il Titolare della Stazione cav. Bagna.

Ha officiato il sacro rito, assistito dal Cappellano Compartimentale Don Risso, il Rev.mo Mons. Aurelio Torrazza, della Curia Arcivescovile genovese, il quale, in una breve e concisa omelia, ha spiegato i motivi essenziali della Pasqua, soffermandosi soprattutto al rinnovamento spirituale che costituisce l'effettivo contenuto della grande ricorrenza cristiana.

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **Il Macchinista di 1ª cl.** Raffaele Scognamiglio, del Deposito Locomotive di Milano San Rocco, terzo fra altri fratelli appartenenti all'Azienda e discendente dal nonno Marino, già in attività ai tempi della ferrovia Napoli-Portici, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. I colleghi lo hanno cordialmente salutato. E « Voci » si associa lietamente.

● **Ha avuto luogo presso** il teatro di Palazzo Litta, presenti col Direttore Compartimentale ing. Aldo Rossetti tutti i Capi delle unità divisionali, la premiazione dei vincitori al Concorso per il decoro e l'abbellimento degli Impianti, edizione 1968. Dopo alcune parole di plauso e di incitamento, l'ing. Rossetti ha proceduto alla consegna degli attestati, coppe, targhe e medaglie, oltre ai premi in danaro, a duecentosette partecipanti. I primi classificati nelle varie provincie sono stati: Deposito Locomotive Milano S. Rocco (Milano), stazione di Bergamo (Bergamo); stazione di Palazzolo S/Oglio (Brescia), stazione di Cremona (Cremona), Squadra Rialzo Voghera (Pavia), stazione di Sesto Calende (Varese), stazione di Varenna Esimo (Como), Vivaio arboreo di Morbegno del locale Tronco Lavori (Sondrio), stazione di Meina (Novara), stazione di Colorno (Parma), stazione Villanova d'Arda (Piacenza), stazione di Pontecurone (Alessandria), stazione di Bozzolo (Mantova).

● **I dipendenti della** Divisione Lavori salutano affettuosamente l'Ispettore Capo ing. Angelo Galli, trasferito ad Ancona.

● **A Voghera è mancata** l'Applicato P.le signora Iris Rossetti Costa, vittima di un male incurabile. Siamo vicini al marito, già della nostra Azienda, partecipando al suo incolmabile dolore.

● **Ha lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età il Segretario Superiore di 1ª cl. geom. Astorre Moti. Nel corso di una breve cerimonia, tutti i dipendenti della Divisione Lavori, fra i quali è uno dei più anziani, gli hanno cordialmente stretto la mano consegnandogli un dono ricordo. Da « Voci » l'augurio di una lunga serena quiescenza.

NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3171

● **Congratulazioni ai C. P. V. 1ª cl.** recentemente promossi C. P. V. Princ.li: Franco Mazzariello, Mario Gargiulo, Elio Polizzi del Reparto Personale Treni; Alberto Arcari del Dep. P. V. di Campobasso, Luigi Fasano, Luigi Bilancia, Claudio Isernia del Dep. P. V. di Salerno, Renato Marchionne del Dep. P. V. di Benevento, Michele Rizzo del Dep. P. V. di Napoli C/le, Alfredo Fraioli del Dep. P. V. di Caserta e Cosimo Tripolitano del Dep. P. V. di Napoli Smist/to.

Congratulazioni anche ai C. P. V. promossi C. P. V. 1ª cl.: Ciro De Sio, Remo Battista del Dep. P. V. di Salerno; Vittorio Romano, Giovanni D'Orio del Dep. P. V. di Napoli C/le; Giovanni Marcello del Dep. P. V. di Caserta; Igino De Tommaso del Dep. P. V. di Campobasso.

Congratulazioni infine ai seguenti Capi Treno 1ª classe risultati vincitori del concorso interno a C. P. V.: Antonio Vellutino, Antonio Ferrara, Antonio Parrella, Giulio Campone del Dep. P. V. di Napoli C/le; Angelo Angelone del Dep. P. V. di Benevento; Mario Mazziotta del Dep. P. V. di Napoli Sm/to; Emiddio Santomauro, Antonio Protopapa del Dep. P. V. di Salerno; Nino Zompa, Michele Lombardi del Dep. P. V. di Campobasso; Angelantonio De Vito del Dep. P. V. di Avellino.

In ultimo le nostre congratulazioni ai Capi Treno di 1ª cl. che sono risultati vincitori del concorso interno a Controllore Viaggiante: Luigi Risolo, Francesco De Rosa, Antonio Agorini, Angelo Angelone, Michele Sfameli.

● **La signora Anna** moglie del C. P. V. Princ.le Francesco Mazzariello ha dato alla luce una paffuta bambina alla quale è stato posto il nome di Daniela. I nostri vivissimi auguri ai genitori e alla piccola.

● **Auguri alla sig.ra Rita**, moglie del C. T. 1ª cl. Renato Boccongelli, per aver dato alla luce una bella bambina di nome Roberta.

● **Presso il Reparto Treni**, alla presenza dell'ing. Ferone e di tutti gli addetti al Reparto, nonché dei Rappresentanti Sindacali, è stato salutato l'ing. Salomone, Capo della 2ª Sez. divisionale, trasferito a Roma, per dirigere la 2ª Sez. dell'Ufficio V del Servizio Movimento. L'ing. Ferone, con appropriate parole, ha fatto risaltare la competenza dimostrata dall'ing. Salomone durante la permanenza alla locale Divisione Movimento, affrontando e risolvendo numerosi problemi riguardanti il personale. L'ing. Salomone, visibilmente commosso, ha ringraziato tutti.

● **I sensi del nostro cordoglio** giungano al cav. Romolo Romano, Capo Gestione Princ.le a Cancello e Consigliere Comunale di Nola, per la perdita dell'adorata mamma. All'amico Romano e familiari giungano le nostre vive condoglianze.

● **Felice quiescenza** auguriamo al collega Emilio Correale, del Tronco IE di Nola, che ha servito l'Azienda per circa 40 anni.

● **Il figlio Giuseppe** dell'Op. Spec. Alfonso Correale è risultato primo assoluto nella graduatoria provinciale per la borsa di studio per l'anno scolastico 1967-68 con punteggio di 45/50. Al valoroso giovane che frequenta l'ultimo anno di geometra presso l'Istituto di Nola porgiamo le nostre vive felicitazioni.

● **Il personale tutto** del Dep. P. V. di Napoli Sm/to porge un cordiale saluto di benvenuto ad un augurio di buon lavoro al Capo P. V. 1ª cl. Cosimo Tripolitano, proveniente da Pontremoli e destinato al nostro Deposito con 1° Aggiunto.

● **I colleghi e gli amici** del Dep. P. V. di Napoli Sm/to augurano una serena e lunga quiescenza al Frenatore Antonio Tinto, recentemente collocato a riposo per limiti di età e di servizio.

● **Il nostro compiacimento** giunga al collega Mario Scalzo, della stazione di Caserta e Delegato Provinciale per la Terra di Lavoro della Associazione Ferrovieri Europei (A. E. C.), per la continua e indefessa attività che va svolgendo da anni per affermare fra il personale i principi sociali, religiosi e umani che sono alla base del Sodalizio. Attestazioni di simpatia ed un significativo indirizzo di saluto egli ha ricevuto dall'Arcivescovo di Caserta in occasione della larga partecipazione di ferrovieri di Terra di Lavoro al pellegrinaggio a Roma per essere ricevuti dal Santo Padre. Questi, nel corso del suo discorso ha detto: « godiamo nel salutare una rappresentanza dell'Associazione Europea dei Ferrovieri che ha a Caserta una fiorente sezione ».

Al collega Scalzo giungano da queste colonne i nostri vivissimi rallegramenti, sicuri che continuerà con lena e vigore nella sua attività.

● **Un sincero saluto** giunga all'ing. Vadacca trasferito recentemente dalla Div. Trazione di Napoli a quella di Bari. Noi lo ricordiamo per la sua dirittura e per il suo « savoir faire » soprattutto nel trattare le questioni di personale.

● **Viva costernazione** ha destato la recente scomparsa della sig.ra Margherita Ronchetti, diletta consorte dell'Isp. Capo Sup. Alberto Di Onofrio, sostituto del Capo della Divisione I. E. di Napoli.

All'ing. Di Onofrio duramente provato dal lutto che lo ha colpito giunga l'espressione della solidarietà dei colleghi e di tutti i suoi collaboratori. Gli giungano le vivissime condoglianze da parte di « Voci ».

● **Presso la VII Zona I. E.** di Acerra ha avuto luogo una simpatica cerimonia in occasione del collocamento in quiescenza del Capo Tecn. Vincenzo Conte. Il Capo Reparto, dr. Pirone ha salutato il Conte in nome dell'Azienda e di tutti i colleghi, che numerosi si trovavano intorno all'amico. Gli giungano i nostri vivi saluti per una serena quiescenza.

● **I colleghi Alfonso Correale** e Nicola Lanzaro hanno lasciato il servizio ferroviario per limiti di età. Essi sono stati festeggiati e salutati da colleghi ed amici nel corso di una simpatica cerimonia presso il Tronco di Nola, presenti il Capo Tecn. Princ.le Tommaso Carbone e il cav. Della Pietra, Titolare della stazione. Ai neo pensionati sono state rivolte belle parole di saluto anche dal Presidente del Dopolavoro, Vincenzo Nappo. Agli amici giungano i nostri auguri di una serena quiescenza.

● **Il 1° marzo, nel cinema teatro** Minerva di Boscoreale, alla presenza del Provveditorato agli Studi di Napoli, dell'on.le Raffaello Russo Spena, del prof. Antonio Gava e di numerose altre Autorità, si è tenuta la cerimonia per la premiazione degli artisti che hanno partecipato alla IV Mostra Nazionale di pittura « Amedeo Modigliani 1968 », sotto l'alto patronato del Ministero del Turismo e Spettacolo.

Il nostro amico Valentino Vecchione, Capo stazione di Torre Annunziata, è stato premiato con medaglia d'argento per una sua « natura morta » che è stata molto apprezzata dai cultori specializzati.

Alla simpatica cerimonia hanno partecipato, oltre ai 206 pittori di tutta Italia, l'attore Pietro De Vico e il poeta Cicala, il quale ha declamato alcune sue poesie. All'amico Vecchione diciamo: ad maiora.

● **Superiori e colleghi** dei Depositi P. V. di Napoli Centrale e Smistamento hanno salutato i colleghi Alberto Troise e Salvatore De Vivo, Capi Treno di 1ª classe, Luigi Braucci, Conduttore, collocati in quiescenza per limiti di età. Ai vecchi amici giungano da « Voci » gli auguri fervidissimi di una serena quiescenza.

● **La signora Elisa Rossi**, moglie del Cond. Vincenzo D'Ambra, del Dep. P. V. di Napoli C.le, ha dato alla luce una bella bambina alla quale è stato imposto il nome di Milena. Il personale del Deposito ed i colleghi formulano alla signora, alla piccola e al papà i migliori auguri.

● **Le più vive condoglianze** da colleghi ed amici giungano al Capo P. V. Ezio Polizzi, per la morte del padre, e al Capo Treno 1ª classe Mario Romano, per la morte della adorata mamma. Ai colleghi del Dep. P. V. di Napoli C.le, così duramente colpiti nei loro affetti più cari giungano le condoglianze anche di « Voci ».

● **Il collega ed amico, Gianni Guerra**, Segr. Princ.le del Reparto Approvvigionamenti di Napoli, è stato nominato Direttore del Centro di Addestramento alla Pallavolo, su incarico del Dopolavoro Ferroviario di Napoli, il quale sta svolgendo una attività intensissima per preparare le giovani leve alle varie attività sportive.

Siamo certi che i ferrovieri della Città di Napoli, pensosi dell'avvenire dei propri figli e soprattutto della loro buona salute, sapranno apprezzare questa importante iniziativa e ancora più certi siamo che al Centro affluiranno molti giovani.

● **Il Dopolavoro Ferroviario** di Cancello, in collaborazione con quello di Napoli ha organizzato in maniera veramente brillante il Campionato Compartimentale di Corsa Campestre. Numerosi sono stati i giovani e ferrovieri che hanno partecipato all'annuale raduno. Presenti alla cerimonia il Direttore Compartimentale, con altre Autorità Ferroviarie e locali.

● **Giuseppina Capasso**, figlia di Francesco, Ass. P.le presso la stazione di Benevento, ha vinto a Caserta, con ottima votazione, il concorso di abilitazione all'insegnamento nelle scuole superiori. Alla neo professoressa di Lettere le più vive congratulazioni di « Voci ».

La nascita di un nuovo periodico

I duemila soci ed oltre del Dopolavoro Ferroviario di Ancona hanno finalmente il loro periodico: « Il Dorico », il cui primo numero ha visto la luce nello scorso mese di Febbraio 1969.

Il nuovo giornale, a disposizione dei soci e non soci del Sodalizio, ha il precipuo scopo di farne conoscere l'organizzazione ed il funzionamento e sin dal suo primo numero offre una vasta panoramica delle numerose attività e specifiche funzioni fin qui svolte e che si propone di incrementare nell'avvenire con il proficuo apporto dei soci e di tutti coloro che hanno a cuore il sempre maggior sviluppo delle attività dopolavoristiche. E' un corriere di informazione, insomma, che nell'esprimere la vita del Sodalizio, resta aperto alla collaborazione dei lettori, sotto forma di suggerimenti, proposte, articoli e, se necessario, anche di critiche (costruttive, ovviamente!), in modo da avvicinarli ad esso e renderli partecipi delle varie attività istituzionali.

Al nuovo periodico l'augurio cordiale di « Voci ».

I. M.

PALERMO

Red.: Dr. G. Giambanco T. 3366

● **Nel salone delle feste** del Dopolavoro Ferroviario di Palermo ha avuto luogo la consegna dei premi del concorso compartimentale per il decoro e l'abbellimento degli impianti per l'anno 1968.

Il Direttore Compartimentale, ing. Giuseppe Fatuzzo, nel corso della cerimonia, ha manifestato il suo compiacimento e la sua più viva lode a tutti i partecipanti al concorso che, con il loro spirito di iniziativa, hanno contribuito non poco a migliorare esteticamente stazioni ed impianti ferroviari.

L'ing. Fatuzzo ha avuto parole di compiacimento anche per la Commissione Compartimentale composta dai sigg. dott. Angelo Favaloro, Presidente, dal dott. Michele Morici e dal rag. Giuseppe Dangola i quali hanno assolto con encomiabile impegno il non facile compito di classificare oltre 150 impianti concorrenti.

I premi più significativi sono stati così attribuiti:

— targa in argento, dono dell'On.le Principe Ferdinando Stagno d'Alcontres, per sorteggio, alla stazione di Roccapalumbo Alia;

— Coppa « Ente Provinciale del Turismo di Trapani », alla stazione di Acireale;

— Coppa «Fiera del Mediterraneo» alla stazione di Agnone di Siracusa;

— Porta sigarette in argento, dono della Compagnia Italiana Carrozze letto, alla stazione di Capo d'Orlando Naso;

— Coppa « Camera di Commercio di Enna » alla stazione di Dittaino;

— Coppa « Compagnia Italiana Turismo » alla stazione di Milazzo;

— Coppa « Azienda Soggiorno e Turismo di Agrigento » alla stazione di Roccapalumba;

— Coppa « Azienda Soggiorno e Turismo di Messina » alla stazione di S. Stefano di Camastra;

— Coppa « Assessorato Regionale Turismo, Comunicazioni e Trasporti » alla stazione di Taormina;

— Coppa « Camera di Commercio di Caltanissetta » alla stazione di Villalba.

Inoltre, oltre a vari premi in denaro, sono stati attribuiti diplomi di 1° grado ai seguenti Impianti:

Stazioni: Piraino S.A., Acate, Aragona Caldare, Caltanissetta Centrale, Nizza di Sicilia, Buonfornello, Carini, Scaletta Zanclea, Villafranca Tirrena, Rometta, Vizzini, Campobello Ravanusa, Cefalù, Licata, Pollina S. Mauro Castelverde, Ragusa, Modica, Palermo Brancaccio, Palermo Sampolo, Cinisi Terrasini, Noto, S. Lorenzo Colli, Comiso, Leto, Libertinia, Militello, Trabia, Valsavoia, Capaci, Megara Giannalena, Targia, Calatafimi, Castelbuono, Dirillo, Genisi, Trappeto, Cerda, Partinico, Palermo Lolli, Butera, Brolo Ficarra, Caltagirone, Villarosa;

Impianti vari: Colonia di Ficuzza, Casa Cantoniera Km. 265+555 Agno-

« Incrocio » marittimo tra navi-traghetto

ne di Siracusa, Casa Cantoniera Km. 281+664 Augusta, Deposito Locomotive Caltanissetta, A.C.E. Scaletta Zanclea, Casa Cantoniera Km. 36+875 Termini Imerese, Deposito Personale Viaggiante Licata, Magazzino Scorte I.E. Palermo, 2° Reparto Traffico Palermo Lolli, Deposito Locomotive Siracusa, Casa Cantoniera Km. 36+280 Termini Imerese.

● **Il 19 febbraio u.s.**, nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi presso la stazione di Barcellona Castroreale, è stato festeggiato il Deviatore Francesco Parisi, collocato a riposo dopo oltre un trentennio di lodevole servizio.

Il Titolare dell'Impianto, Capo Stazione Principale Cav. Pietro Eugenio Trio, nel consegnare al neopensionato, a nome del personale, una medaglia-ricordo, gli ha rivolto affettuose e toccanti parole di auguri di un lungo, sereno e meritato riposo.

● **Cicogna express:** per Gianclaudio, terzo rampollo della famiglia dell'Operaio Specializzato Saverio Favone, del 9° Tronco I.E. di Milazzo, venuto al mondo per rendere lieta compagnia ai fratellini Annamaria e Giuseppe.

● **Auguri vivissimi** all'Operaio Qualificato di 1ª classe Mario Leotta, del 13° Tronco I.E. di Contesse, il quale il 15 febbraio u.s. si è unito in matrimonio con la sig.na Insegnante Melina Di Vanna.

● **Le nostre più sentite** condoglianze ai seguenti colleghi, colpiti da gravi lutti: Capo Stazione Superiore rag. Adinolfo Matta, Capo Ufficio D.C. di Palermo, per la morte della sorella; Capo Gestione di 1ª classe Michele Messineo, dell'Ufficio Prenotazioni della stazione di Palermo Centrale, per la morte del padre, Macchinista di 1ª classe a riposo Giovanni; Capo Gestione di 1ª classe Filippo Guida, dell'Ufficio Prenotazioni della stazione di Palermo Centrale, per la morte del fratello; Capo Gestione di 1ª classe Agostino Tarantino, dell'Ufficio Biglietti della stazione di Palermo Centrale, per la morte della mamma; Operaio qualificato di 1ª classe Luigi Imbesi, della Squadra Impianti T.E. di Contesse, per la morte del padre.

● **Attorniati dai figli**, da un folto stuolo di parenti e da amici il 16 febbraio u.s. hanno festeggiato nella natia S. Cataldo le nozze di argento i coniugi Rosa e Salvatore Maira.

Al caro Maira, Operaio dell'armamento del 1° Tronco Lavori a Casteldaccia, ed alla sua gentile consorte formuliamo i nostri più fervidi auguri.

● **Il posto di pianta** di Titolare della stazione di Termini Imerese è stato elevato, dal 1° gennaio u.s., a Capo Stazione Superiore.

Con la medesima decorrenza anche l'attuale Titolare, Cav. Nino Saccaro, che dirige l'Impianto da oltre otto anni, è stato promosso Capo Stazione Superiore.

Ci congratuliamo col cav. Saccaro sia per la meritata promozione sia per la sua recente nomina a Presidente Distrettuale per la Sicilia della Fédération Européenne des Amicales Nationales des Chefs de Gare; nomina, quest'ultima, che conferma la notevole attività che il cav. Saccaro svolge quale Vice Sindaco ed Assessore alla Polizia Urbana Industria e Commercio della città di Termini Imerese, nonché quella di Presidente del locale Dopolavoro Ferroviario.

● **Proveniente dalla stazione** di Aragona Caldare il 22 febbraio u.s. il Capo Stazione Principale Stefano Carolo ha assunto la dirigenza della stazione di Bagheria, una delle più ridenti località nel cuore della Conca d'Oro.

Al caro Stefano, del quale sono ben note la rettitudine e la vasta competenza professionale, formuliamo i nostri rituali auguri di buon lavoro nell'importante Impianto.

● **Autorità civili ed un folto gruppo** di ferrovieri hanno reso, a Messina, un commosso saluto alla salma del Macchinista Salvatore Arena, del Deposito Locomotive di Messina, tragicamente perito mentre era alla guida del « Peloritano », deragliato tra le stazioni di Acireale ed Acitrezza.

Le esequie si sono svolte nella chiesa di Pompei, tra una vera selva di corone di fiori fra le quali quella della nostra Azienda, dei Sindacati locali e di molti Impianti del Compartimento.

Fra i presenti il Vice Prefetto di Messina, dott. Monaco, in rappresentanza del Prefetto, il Vice Capo della Divisione Materiale e Trazione, ing. Ignazio Agosta, in rappresentanza del Direttore Compartimentale ing. Giuseppe Fatuzzo, il Capo dell'Officina Veicoli di Messina, ing. Giuseppe Augello, il Capo della Sezione Navigazione, ing. Giuseppe Lodoli.

● **Sono stati recentemente** collocati a riposo i seguenti colleghi ai quali formuliamo i nostri più cordiali auguri di lunga e serena quiescenza:

Capo Squadra Deviatori Vincenzo Alessi, della stazione di Palermo Lolli, Manovratore Francesco Fiorentino, della stazione di Messina Centrale, Capo Squadra Deviatori Battista Nogara, della stazione di Trapani, Ausiliario Vincenzo Santangelo, della stazione di Palermo Centrale, Usciere Capo Giuseppe Di Salvo, della Divisione Movimento, Operaio qualificato di 1ª classe Corrado Occhipinti, del Deposito Locomotive di Siracusa, Macchinista T.M. Gaetano Capodici, del Deposito Locomotive di Siracusa, Operaio qualificato di 1ª classe Salvatore Quartararo, della Squadra Rialzo di Palermo, Manovale Raimondo Di Sciacca, del Deposito Locomotive di Caltanissetta, Macchinista 1ª classe Salvatore Cottone, del Deposito Locomotive di Palermo, Aiuto Macchinista Antonino Crisci, del Deposito Locomotive di Catania, Operaio qualificato di 1ª classe Salvatore Pulvirenti, della Squadra Rialzo di Catania Acquicella, Macchinista T.M. Vitale Farruggio, del Deposito Locomotive di Catania, Macchinista di 1ª classe Michele Meli, del Deposito Locomotive di Catania, Cantoniere Vincenzo Bono, del 5° Tronco Lavori Roccapalumba, Operaio dell'armamento Giuseppe Cacopardo, del 20° Tronco Lavori di Acireale, Operaio qualificato Antonino Lombardo, dell'8ª Zona I.E. di Trapani, Cantoniere Gioacchino Lo Savio, del 24° Tronco Lavori di Motta S. Anastasia, Operaio dell'armamento Sebastiano Venuti, del 18° Tronco Lavori di Messina.

● **L'Applicato Principale** Rosario Ferruggia, della Segreteria Compartimentale, è stato colpito da un grave lutto per la perdita della tanto cara mamma.

Nella tanto dolorosa circostanza, « Voci » si associa al dolore del caro Rosario e gli formula tante sentite condoglianze.

REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. V. Fotia, T. 3434

● **Puntualmente ogni anno** il Dopolavoro Ferroviario di Sibari organizza il Carnevale. Con l'entusiasmo di sempre vi riesce grazie anche alla passione dei responsabili, tutti ferrovieri di quegli impianti ferroviari, sigg.: Gatto, Dramissino, Capano, De Leo, Onofrio e Novello. Tutte belle e simpatiche le mascherine ed assai interessante il corteo dei « carri ». A tutti un vivo plauso.

● **Il Capo Stazione Superiore** Pasquale Ferrante, dirigente serio e preparato professionalmente che tanta larga stima gode in tutti gli ambienti ferroviari, ha lasciato la titolarità della stazione di Sibari perché destinato a Reggio quale titolare della Dirigenza Centrale.

Il Ferrante lasciando Sibari è stato festeggiato nel corso di una simpatica cerimonia. Le consegne dell'impianto di Sibari sono state date al Capo Stazione Principale Rocco Gatto assai noto e bene apprezzato negli ambienti sibariti per la sua spiccata signorilità.

● **L'Applicato Capo della Divisione** Movimento Vincenzo Condò impiega assai proficuamente il suo tempo libero dedicandosi all'arte sacra. Egli è un artista con spiccate doti tanto che ogni anno si dedica all'approntamento di un Presepe nella propria abitazione. Quest'anno, dopo aver vinto in quelli precedenti premi vistosi, il suo presepe ha avuto l'ambita visita dell'Arcivescovo di Reggio Mons. Giovanni Ferro che ha avuto per il Condò parole di vivo elogio.

● **La distinta signorina** Lilly Laganà figlia del Macchinista di 1ª classe Michele Laganà del D.L. di Reggio C. ha conseguito la laurea in Economia e Commercio discutendo una interessantissima tesi su « La coltura del gelsomino nella Provincia di Reggio Calabria ». Relatore il Ch. Prof. Luigi Lacquaniti. Alla neodottoressa vivissimi rallegramenti. All'orgoglioso papà le nostre felicitazioni.

● **Anche il giovane** Domenico Caporale figlio del Capo Stazione P.le Francesco Caporale dell'Ufficio Dirigenza Centrale di Paola ha conseguito brillantemente la laurea in

Economia e Commercio discutendo la tesi su «Il cedro nella fascia tirrenica cosentina». Relatore il Ch. Prof. Serafino Scrofari. Al giovane neo-dottore ed al papà i nostri rallegramenti.

● **Un bellissimo fiore** si è schiuso per la completa felicità dell'Ispettore Principale ing. Alfonso Russo, Capo del II Reparto I.E. di Paola. La sua gentile consorte signora Giuliana Cilento gli ha fatto dono di una graziosa bimbetta alla quale sono stati dati i nomi di Maria Ada. Ai felici coniugi vivissimi rallegramenti. Alla piccola gli auspici di lieto e sereno avvenire.

● **Il dott. ing. Francesco Castellani**, Capo della 3ª Sezione Lavori di Cosenza; con recente provvedimento del Signor Ministro dei Trasporti è stato promosso Ispettore Capo Superiore. All'egregio funzionario che gode stima e simpatia negli ambienti cosentini ed in quelli della sua Reggio, le nostre più vive felicitazioni.

● **L'amico cav. Francesco Codamo** della Divisione Materiale e Trazione è stato promosso Segretario Superiore di 1ª classe. Anche gli amici Nicola Laganà e Luciano Sbano della Divisione Lavori sono stati promossi rispettivamente Segretario Superiore di 1ª classe e Segretario Superiore. A tutti i nostri rallegramenti.

● **Il Segretario Superiore di 1ª classe** Pietro Donato della Divisione Commerciale e del Traffico ha lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età e di servizio. E' stato calorosamente festeggiato da superiori e colleghi. All'amico Donato, valoroso combattente, decorato al valor militare per avere dato alla Patria nella Marina Militare un tangibile contributo, gli auspici di una serena quiescenza in seno alla sua famiglia.

ROMA

(Servizi)

● **Nel 25° anniversario**, alla Stazione di Roma Tiburtina il Sottosegretario ai Trasporti On.le Aldo Venturini, ha commemorato il Capo Gestione Michele Bolgia, trucidato dai nazi-fascisti alle Fosse Ardeatine.

Tra i presenti, i famigliari del Bolgia e il Vice Direttore Generale F.S. dott. Santoni-Rugiu.

Il Capo Stazione 1° Aggiunto Tinacci ha dato lettura di un commosso telegramma di adesione del Ministro dei Trasporti On.le Mariotti. Ai piedi della lapide che ricorda il sacrificio di Michele Bolgia sono state deposte corone inviate dall'On.le Mariotti e dall'On.le Venturini.

● **L'ing. Gino Levi**, Isp. Capo Sup. del Servizio A.G., è stato recentemente colpito da gravissimo lutto: la scomparsa della mamma Signora Vittorina Lattes.

«Voci» si associa al generale cordoglio dei colleghi, amici e parenti ed esprime all'ing. Levi profonde e sentite condoglianze.

● **Cicogna express:** nastro azzurro in casa dei colleghi Pietro Tursi e Nino De Mattia del Servizio Approvvigionamenti: al primo è giunto Carlo; al secondo, Andrea. Le nostre vive felicitazioni.

● **L'augurio di buon lavoro** nella nuova amministrazione statale, vada al dott. Adamo Antonino che — da Segr. P.le degli Approvvigionamenti — ha vinto il concorso per Consigliere di 3ª classe presso il Ministero dei Lavori Pubblici. Complimenti e «ad maiora!».

● **Un incontro di calcio** tra scapoli ed ammogliati del Servizio Approvvigionamenti, si è svolto sabato 12 aprile sul campo «Curiel» di Roma Smistamento. Com'era prevedibile la partita è stata uno spunto per... distrarsi e divertirsi alla buona, anche da parte del pubblico che è stato al... gioco, sorvolando sul mancato rispetto di alcune regole fondamentali del football. Il risultato è stato di 2 a 1 a favore degli scapoli; il primo tempo ha visto la supremazia di questi ultimi, concretatasi con il goal segnato al 27' dal terzino Di Cesare; il secondo tempo (stranamente più lungo del primo) è stato più vario ed equilibrato. Gli ammogliati pervenivano al pareggio al 5' con un tiro di Barbuto deviato in rete dal ginocchio del portiere avversario, mentre gli scapoli, proprio allo scadere del tempo raggiungevano la vittoria con il goal di Sacchi. Arbitro: De Persiis. Ecco le formazioni. Ammogliati: Greco, Cercone, Franzelli; Fusco, Calella, De Girolamo; Sette, Barbuto, La Montagna, Pozzessere, Marini, Astolfo. Scapoli: Damiani; Di Cesare, Contini; Jacopino, Lanza, Sacchi; Barberis, De Persiis, Amicarelli, Damiano.

Nel porto di Napoli si carica un carro ferroviario su una nave.

● **Carla Bagnaresi**, Segretario del Serv. Personale, di 22 anni, si è laureata in giurisprudenza presso l'Università di Roma con 110 e lode discutendo la tesi: «L'enfiteusi nel diritto romano» Relatore il Chiar.mo Prof. Edoardo Volterra.

● **Nozze d'argento** - Il 16 aprile, in tutta intimità e affettuosamente circondati dai sette figli, dal genero, dalla nipotina Alessandra Becci e dalla ultraottuagenaria mamma Carlotta, l'Ispettore Principale dr. Costante Lemmi, noto generoso donatore di sangue del Servizio Ragioneria e la gentile signora Dragiza hanno festeggiato il 25° anniversario del loro matrimonio. Il rito religioso è stato celebrato nella Chiesetta del Corpus Domini.

Al dr. Lemmi e alla sua numerosa famiglia giungano da parte dei superiori e dei colleghi le più vive felicitazioni e l'augurio di raggiungere felicemente le nozze d'oro, di diamante ed oltre.

● **Giampiero, figlio del Segretario Sup.** Giuseppe Bova dell'Ufficio Ragioneria D.G., si è accostato il 1° maggio ai Sacramenti della Comunione e della Cresima. Auguri da parte dei colleghi di papà.

● **E' improvvisamente mancato** il 27 aprile Romeo Brouzet, padre del collega Fausto dell'Ufficio Ragioneria D.G.

Al dolore dei familiari si associano i superiori e i colleghi.

ROMA (Comp.)

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Il 26 marzo u.s.** nei locali del Dopolavoro ferroviario di Roma alla presenza del Ministro dei Trasporti On.le Mariotti, del Sottosegretario On.le Venturini e di varie altre Autorità ferroviarie e numerosi invitati, ha avuto luogo la «vernice» della Galleria Forma 20, la mostra collettiva di pittura degli artisti del D.L.F. di Roma. L'iniziativa si inquadra in un complesso programma a largo raggio il cui obiettivo principale è quello di instaurare e rendere fecondo un discorso culturale che vada al di là dell'incontro sporadico e prevede, tra l'altro, mostre collettive e personali portate anche nelle Stazioni e negli Impianti, nelle mense e nei punti di ritrovo del personale. Il livello medio ci è sembrato notevole con pezzi di sicuro valore artistico, nature morte, paesaggi, soggetti ferroviari ecc. Hanno esposto: Aloisi, Altieri, Biagi, Chirianni, Cestarelli, Cerreti, Cervelli, Coppola, Didone, Facella, Fancelli, Fiacchi, Foligni, Lupino, Marchesani, Migliaccio, Natali, Palcani, Palermo, Parenti, Petrilli, Sarrocco, Sartori, Scarpato, Soricelli, Teppati, Tornabuoni e Uva.

● **Cicogna express:** la casa del rag. Augusto Lucaferri, Vice Presidente del D.L.F. di Roma, è stata allietata dall'arrivo del piccolo Massimiliano, accolto festosamente dai fratellini Marco ed Alessandra. All'amico Lucaferri e alla gentile signora Nella i nostri vivissimi rallegramenti ed auguri.

● **Commiato:** la sera del 18 marzo u.s., oltre 70 ferrovieri si sono dati convegno a Sulmona nel caratteristico locale «Don Rodrigo» per porgere un saluto di commiato all'ing. dott. Luigi Rosati, trasferito alla Dirigenza del 1° Reparto Materiale e Trazione di Verona, e porgere il benvenuto all'ing. dott. Francesco Barbieri, designato a sostituirlo nella Dirigenza del 1° Reparto Trazione di Sulmona. Ospite graditissimo della serata è stato l'ing. dott. Alessandro Scopece, Capo della Divisione Materiale e Trazione di Roma. Sono intervenuti anche i Capi Reparto dell'esercizio dott. Onorante, geom. Angelone, geom. D'Amario nonché molti, dirigenti, impiegati e tecnici dei vari Servizi dello Scalo ferroviario di Sulmona. All'ing. Rosati è stata consegnata, a ricordo della serata una artistica pergamena.

● **Cicogna express:** la casa del CS. P.le Alessandro Scelza della stazione di Sezze Romano è stata allietata dall'arrivo del piccolo Cesare, vispo e paffutello. I nostri rallegramenti e vivissimi auguri.

● **E' deceduto per malattia** a Sante Marie, a soli 44 anni, il Manovale Elio Mari, fratello del Macchinistra 1ª cl. Mario del Deposito Locomotive di Roma Smistamento. Lascia la moglie e due bambini. Porgiamo le nostre più sentite condoglianze.

● **E' deceduto recentemente** a Frascati per collasso cardiaco il Capo Stazione P.le Francesco Croce della stazione di Ciampino. Persona di non comuni doti morali e di eccezionale bontà, lascia la moglie e ben sei figli dell'età da diciassette mesi a diciassette anni. I funerali, svoltisi a Montecompatri, sono stati una affettuosa manifestazione di rimpianto e di stima. Uniamo le nostre vive condoglianze.

● **Sembra che il traforo** abbia origini antichissime, e che ci provenga dall'insondabile civiltà cinese. A questa convinzione almeno è pervenuto il signor Salvatore Lo Presti, Aiuto Macchinista del Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo, che ha condotto meticolose ricerche sull'uso di questo delicato e obbediente strumento artigianale. Sono quasi vent'anni, infatti, che egli esegue lavori in legno, componendo quadri e oggetti artistici. La sua casa, che è anche il suo studio e la sua galleria privata, ha le pareti tutte tappezzate da questi suoi quadri, e non c'è in essa mobile su cui non vi sia un oggetto uscito dalle sue mani. Non si tratta ovviamente di un semplice hobby, ma di una vera e propria passione che dà modo ai Lo Presti di manifestare e di esprimere se stesso, la sua immaginazione, il suo gusto, il suo mondo di uomo semplice che ha il piacere delle cose belle, la religione degli oggetti fatti dalle mani dell'uomo.

Il «pezzo» di cui il Lo Presti va più orgoglioso, e in cui ha condensato tutta la sua sapienza artigianale, la sua esperienza e la sua fantasia, è un grande lampadario in legno di pioppo evaporato, alto m. 1,30 e largo m. 1, con 12 braccia e 24 luci. E' composto di ben 516 pezzi, ed è costato due anni di paziente minuziosa applicazione.

Anche se la quasi totalità dei suoi lavori è invenduta e fa bella mostra di sé a casa sua, non si può certo dire che l'attività artigianale del Lo Presti sia rimasta nell'ambito delle pareti domestiche. Egli ha all'attivo infatti numerose mostre collettive (al Palazzo delle Esposizioni, alla Galleria ORAR, etc.) recensite dalla stampa nazionale, ed è stato premiato con medaglie d'oro e d'argento.

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **Nella Sala del Comitato** d'Esercizio, l'11 febbraio u.s., il Direttore Compartimentale ing. Petruzzi

ha consegnato ai nostri piccoli artisti, accompagnati dai genitori e dai nonni, i premi loro assegnati dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro quali vincitori del concorso di disegno infantile.

L'ing. Petruzzi ha accompagnato la consegna con sincere parole di esortazione ai giovani premiati affinché vogliano perseverare in questa brillante attività, verso la quale hanno dimostrato di possedere una notevole predisposizione.

I due primi classificati per il nostro Compartimento erano: Elio Petruncelli, figlio del Macchinista di 1ª cl. Franco del D.L. di Torino Smistamento, e la piccola Patrizia Armanini, figlia del Macchinista di 1ª cl. Sergio dello stesso Impianto.

● **Per la prima volta** il D.L.F. torinese, che ha già conseguito molteplici affermazioni nell'atletica leggera, nello sci e nel tennis, ha esteso la sua attività sportiva nel settore del nuoto, organizzando un corso d'istruzione per i figli dei Soci d'età fra i sette ed i tredici anni.

Le lezioni, che avranno una frequenza trisettimanale, saranno tenute presso la piscina riscaldata della scuola « Duca degli Abruzzi », gentilmente concessa dall'Assessorato allo Sport del Comune di Torino.

Il corso è curato dal Frenatore Giuseppe Puleo, del D.P.V. di Torino Smistamento, il quale si avvale della collaborazione dei suoi due figlioli Agostino e Lorenzo, già diplomati campioni in numerose gare nazionali ed internazionali.

Capo Gruppo della nuova disciplina sportiva è il Coadiutore Capo Armando Petrone, del 3° Reparto Ragioneria, il quale nella realizzazione di questa lodevole iniziativa ha profuso tutta la sua esperienza nonché la sua « anema e core » di autentico napoletano.

Non mancano dunque i presupposti perché, anche in questo nuovo campo, il nostro Sodalizio possa presto raccogliere copiose soddisfazioni. Auguri.

● **I Segretari Rag. Ferdinando** Caramiello, Dott. Biagio Ciancio, Rag. Claudio Di Veglia e Rag. Silvana Giannitelli, tutti della locale Divisione Ragioneria, sono stati recentemente trasferiti presso la Sede centrale di Roma. Con questo trasloco i suddetti agenti hanno realizzato il loro desiderio di ricongiungersi alle rispettive famiglie.

Anche se superflui, dunque, rinnoviamo tuttavia ai quattro giovani i migliori auguri di buon lavoro nella loro nuova sede di servizio.

● **Sono stati recentemente** assunti presso i vari Uffici Divisionali del Compartimento ventidue Segretari di nuova nomina, vincitori del concorso esterno.

Il corso di preparazione professionale è stato tenuto presso la Divisione Materiale e Trazione, il cui Capo, ing. Gargiulo, ha ricevuto i neo assunti, rivolgendo loro un cordiale benvenuto e ricordando che essi costituiscono le nuove certezze dell'Azienda.

Il nominato funzionario ha poi illustrato gli scopi e le finalità del corso teorico-pratico per la formazione professionale che comprende, fra l'altro, anche visite agli Impianti ed a complessi industriali.

● **Alla vigilia dell'esonero** è improvvisamente deceduto il Segretario Superiore Ugo Fano, della Divisione Commerciale e Traffico.

Superiori e colleghi rinnovano ai congiunti i sensi del più profondo cordoglio.

● **Binario dieci:** Aria di gioiosa letizia in casa del Coadiutore Capo Mario Bellomi, del Deposito Locomotive di Novara, il cui figlio Franco si è recentemente laureato in Economia e Commercio presso l'Università Cattolica di Milano, discutendo, relatore il Prof. Corrado Bonato, la tesi su « La situazione economica dell'agricoltura nella fascia collinare prealpina dell'alto novarese fra Sesia e Ticino ».

Nella sessione di febbraio u.s. anche il giovane Segretario Giuseppe Di Stasio, del 2° Reparto Ragioneria, si è brillantemente laureato in Economia e Commercio presso l'Università di Torino; la tesi discussa era: « L'industria del pomodoro in Val di Sarno » ed il relatore il Prof. Dino Gribaudi.

Ai due neolaureati vivissime felicitazioni ed auguri.

● **L'Op. Qual. Lorenzo Ghione** della V zona X Tronco Bardonecchia, nel momento della sua messa in quiescenza desidera salutare da queste colonne i colleghi di lavoro e i dirigenti delle varie località in cui ha prestato servizio nell'arco di ben 38 anni. « Voci » gli invia auguri di lunga e serena quiescenza.

TRIESTE

Red.: Cav. L. De Leonardis, T. 767

● **L'8 marzo scorso, l'Ispettore P.le** dott. Giuseppe Ukovich, Capo del Reparto Contratti della Segreteria Compartimentale, è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età.

Nell'occasione si sono riuniti attorno al neo-pensionato, per festeggiarlo calorosamente, superiori, colleghi, ed amici. E' stato offerto un piccolo rinfresco ai presenti ed al festeggiato un dono-ricordo.

Al neo-pensionato formuliamo fervidi auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **Profondo cordoglio** ha destato fra tutti i ferrovieri del Compartimento la notizia dell'immatura scomparsa dell'Ispettore Capo Superiore dott. ing. Socrate Liberati, valente funzionario e vice Capo della locale Divisione Movimento, perito all'età di 48 anni in un incidente stradale il 25 marzo u.s.

Lascia la moglie ed un figlio in tenerissima età, ai quali esterniamo le nostre sentite condoglianze.

● **Il personale della stazione** di Trieste C. ha partecipato ai funerali dell'ing. Socrate Liberati, recentemente scomparso, inviando una corona di fiori e, per onorarne la memoria, versando l'importo di lire 42.000 all'Opera di Previdenza per il personale F.S.

● **Il Capo Gestione Superiore** Werter Duranti della Divisione Commerciale, in servizio presso la Stazione di Villa Opicina, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Al neo cavaliere vivissimi rallegramenti dai colleghi ed amici nonché da « Voci ».

● **Hanno lasciato** il servizio per raggiunti limiti di età i seguenti agenti: Macch. 1ª Giuseppe Blason del D.L. di Trieste C.le, il Manovale Igino Blasizza del D.L. di Udine, il Condutt. Enrico Cantini del D.P.V. di Trieste C.le, il Manovratore Livio Casari della Staz. di Trieste C.le, il Manovr. Pietro Flaugnacco della Staz. di Cervignano, l'Op. Qual. 1ª cl. Giovanni Fioretti della Zona I.E. di Udine, il Capo Treno Federico Frisan del D.P.V. di Trieste C.le, l'Op. Qual. 1ª cl. Riccardo Giusto della Zona I.E. di Udine, il Macch. Fiorentino Mannella del D.L. di Trieste C.le, il Dev. Mario Mansutti della Staz. di Tarcento, il Manovr. Andrea Mazzaffa della Staz. di Trieste C.le, l'Op. Qual. 1ª Gelindo Misson del Magazzino I.E. di Palmanova, l'A. Macch. Silvio Pangoni del D.L. di Udine, il Conduttore Durante Petri del D.P.V. di Udine, il Manov. Tranquillo Pravisano della Staz. di Udine, il Manov. Ugo Toros della Sq. R. di Udine, l'Ass. P.le Staz. Venicio Tullio della Staz. di Udine, l'Ispett. P.le Giuseppe Ukovich della Segr. Comp.le, il Deviatore Ferruccio Vecchiet della Zona I.E. di Gorizia, l'Aus. Staz. Guglielmo Vittore della Staz. di Tarvisio C.le, l'Ass. Viagg. Valentino Zanello del D.P.V. di Udine e l'Op. Qual. 1ª Romeno Fabro del D.L. di Udine.

A tutti « Voci » augura lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna express:** Roberto all'A. Macch. Mario Volpe del D.L. di Udine; Michele all'A. Macch. Clemente Poli del D.L. di Udine; Devis all'A. Macch. T.M. Giuseppe Barburini del D.L. di Udine; Alessio all'Oper. Qualif. 1ª Giulio Cargnel del D.L. di Trieste; Maurizio all'Op. Qual. 1ª cl. Luigino Franz del D.L. di Udine; Antonio all'Op. Qualif. Renato Margarit del D.L. di Trieste C.le; Laura al Manovale Claudio Modonutti della Staz. di Pontebba; Massimo al Manovale Edoardo Bonino della Staz. di Tarvisio C.le; Francesca al Manovale Mazzini Toso della Staz. di S. Giovanni al Natisone; Leonzio al Manovale Silvano Colesso della Staz. di Fossalta di Portogr. e Maria al Manovale Mario Sfecci della Stazione di Villa Opicina.

Infiniti auguri da « Voci » ai neonati ed ai genitori vive felicitazioni.

● **Il Cav. Luigi De Leonardis,** temporaneamente distaccato alla Regione, ha ripreso il suo lavoro in seno alla nostra Azienda e nello stesso tempo il suo incarico di Redattore Compartimentale che pertanto viene lasciato dal sig. **Giuseppe Polh**, che lo aveva egregiamente assolto in questi ultimi mesi.

La Redazione porge all'amico Polh il più caloroso ringraziamento per la fattiva collaborazione offerta nel piano redazionale ed organizzativo e si augura di poterlo annoverare anche in futuro tra i suoi collaboratori.

VENEZIA

Red.: Dr. A Palcani, T. 3220

● **Tre alla volta.** Il podere di Nasato Fiorino, Usciere Capo della Segreteria Compartimentale di Venezia, ma residente a Paese (Treviso), ha visto un evento insolito: la nascita di tre vitellini! L'eccezionale parto trigemino ha destato viva curiosità nella zona e la comprensibile gioia dei quattro figlioli del Nasato, che hanno voluto una fotografia accanto alle tre vispe e sane bestiole.

● **Il Capo Stazione** Isidoro Favaro di Vigodarzere ha conseguito la Laurea in Giurisprudenza, discutendo, il giorno 10 marzo, la tesi in Diritto Civile « Il rapporto di agenzia e la responsabilità precontrattuale verso i terzi »: relatore il chiar.mo Prof. Alberto Trabucchi.

● **Il Coadiutore Capo** Bruno Romanin, della Segreteria Compartimentale di Venezia, si è laureato in Scienze Economiche e Commerciali discutendo, a Ca' Foscari, la tesi in Diritto Industriale « Sui soggetti dell'atto di concorrenza sleale ». Relatore il Chiar.mo Prof. Guglielmetti di Milano. Ai due neo dottori e cari amici il vivo augurio di « Voci ».

I modelli di Lida

Tailleur con gonna a doppie tasche finte, giacca senza collo con taglio orizzontale; un solo bottone ed una grande sciarpa fantasia completano l'insieme di raffinata eleganza.

Vestito semplice di linea appena svasata con il contrasto del corpino di colore scozzese, maniche ampie fermate da un polsino dello stesso colore del corpino; si può attuare in leggero tessuto.

Filatelia

ITALIA. La storia della filatelia italiana, orientata alle raccolte di francobolli classici, è senza dubbio una delle parti più interessanti che l'« Enciclopedia dei Francobolli » — diretta dal Presidente dell'Unione Stampa Filatelica Italiana dr. Fulvio Apollonio — sta affrontando nei fascicoli in vendita in questi giorni nelle edicole a completamento del 1° volume della stessa Enciclopedia. Se ne consiglia la lettura.

CITTA' DEL VATICANO. Tre valori da L. 50, 90 e 130 formano la serie con la riproduzione del noto bozzetto ufficiale « Europa-69 » che il Vaticano ha in vendita dal 28 aprile in occasione del X anniversario della CEPT.

REPUBBLICA DI SAN MARINO. Sempre il 28 aprile la Repubblica del Titano ha emesso due francobolli da L. 50 e 180 dedicati all'« Europa-69 » col solito bozzetto ufficiale che è stato concordato, nonché due valori stampati a rotocalco in quadricromia con le riproduzioni delle opere del Bramante descritte nel numero precedente.

RACCOLTE A SOGGETTO. Il Sultanato Arabo di UMM AL QUIWAIM, che si trova nella cosiddetta Costa dei Pirati (sull'Oceano Indiano) ha emesso una prima serie di sei francobolli di posta ordinaria e sei di posta aerea dove sono state raffigurate scene di vecchi films che, all'epoca, furono definiti vere opere d'arte e sono ancora ricordati come capolavori della cinematografia. Con questa emissione si è inteso di celebrare l'introduzione del cinema nell'Arabia.

FILATELIA FERROVIARIA. Pubblichiamo l'elenco delle ultime aggiunte al noto Catalogo di Filatelia Ferroviaria edito nel 1960 a cura de LA VIE DU RAIL e pubblicate nel n. 1183 del 2 marzo del c.a.:

MADAGASCAR. Il francobollo da 40 F. emesso il 15 luglio 1968 con la serie dedicata al Piano Quinquennale 1964-1968 porta la riproduzione di un treno elettrico viaggiatori.

URSS. Uno dei due valori da 6 K., emessi il 30 giugno 1968 in occasione della riunione degli studi postali di Mosca, mostra nella vignetta un treno rimorchiato da una locomotiva elettrica.

UNGHERIA. Il 14 luglio 1968 è stato celebrato il 1° centenario delle Ferrovie Ungheresi con l'emissione di un francobollo da 2 fiorini.

GERMANIA ORIENTALE. In occasione della Fiera Internazionale autunnale di Leipzig (Lipsia) è stato emesso un francobollo da 10 pf. a soggetto ferroviario.

MALAWI. Il 24 luglio 1968 è stata emessa una serie di quattro valori per illustrare alcuni tipi di locomotive antiche e moderne.

PRINCIPATO DI MONACO. Il 12 dicembre 1968 è stata emessa una serie di sei francobolli a soggetto ferroviario per commemorare il centenario della Linea Nice-Monaco.

DAHOMEY. Un francobollo da 70 F., che fa parte della serie emessa il 7 ottobre 1968 per la posta aerea, riproduce nella vignetta una scena ferroviaria.

CECOSLOVACCHIA. Il 6 agosto 1968 è stato emesso un valore da 1 K. a soggetto ferroviario per celebrare il centenario della prima ferrovia in Boemia che all'epoca faceva parte dell'Impero Austro-Ungarico.

FUJEIRA. Il 31 marzo 1969 è stata messa in vendita una bella serie di 8 francobolli (5 di posta ordinaria e 3 di posta aerea) con varie riproduzioni di locomotive antiche e moderne.

Dino BONCOMPAGNI

— Macché galleria, attraverso la Manica ci debbono fare un ponte!

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Incastro con 2 cuori (xxoooo yyyyxxx)

VERSO LA VITA

Tenera vita.. La purezza effonde
il roseo volto e limpidi son gli occhi:
ancor donano a te l'ore gioconde
serenità di ninnoli e balocchi.
Tutto è sorriso a l'anima vivace
che adorna il nido con la sua vaghezza,
mentre un cuore per te già si compiace
e vibra di paterna tenerezza.

Forte crescevi e l'agile movenza,
piena di grazia la tua linea snella,
nel molle andare di gentil parvenza
più rivelava la figura bella.
Passo passo così lungo il cammino,
tu pur d'un velo fosti un di recinta,
dell'uomo a lato cui ti unia il destino
verso la vita t'eri allor sospinta.

Ma si addensa su te l'ombra d'un nembo:
poi che un tenero palpito ha segnato
d'umido gli occhi dal commosso grembo,
ciò che in breve fluir lascia il passato
là resta inerte: già una man raccoglie
l'ultime stille dal tuo cuore affranto.
E fiori e pioggia, tra le spente foglie,
insiem raggèlan con il caldo pianto...

Al ritorno del sol, fulgida e pura
salivi al ciel da l'arca familiare;
dopo il gran pianto di quell'ora oscura,
per lei torni anche tu, padre, a sperare.
Di sue sante virtù l'alma soffusa
ebbe in dono e donò pace infinita,
fin che in tanto candor l'ala dischiusa
riprendeva il suo vol verso la vita...

LANCIOTTO

Raddoppio di consonanti (5/7)

POETA SOTTO I TETTI

In questo luogo volentier m'indugio
poiché è sicuro e comodo rifugio;
ma se l'estro mi assale
provo un tormento che non ha l'eguale.

IL TROVATORE

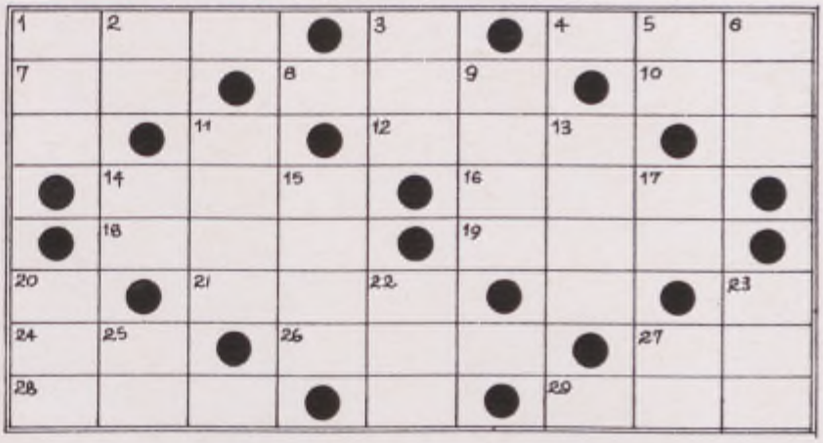
Incastro (xxxooxxx)

GIUSTIZIA

Ai genitor congiunta rispettabile
è questa nobilissima virtù.
Talor s'avvera dopo molti secoli
quando chi la faceva non è più.

IL TROVATORE

Cruciverba sillabico



ORIZZONTALI: 1) Può essere consuntivo o preventivo; 4) Forte, acuto; 7) Rileva dati nello spazio; 8) Religiosa; 10) Un estroso Salvador; 12) Morte non naturalmente; 14) ...e contenti; 16) Continenza; 18) Tante fanno centinaia; 19) Pesciolino... adesivo; 21) Pronto per il... netto; 24) Qualche volta è un fiasco; 26) Nome di donna; 27) Stato fisico opposto alla quiete; 28) Un Attilio romano; 29) Un imperatore matricidia.

VERTICALI: 1) Ruminante selvatico; 2) Pianura incolta; 3) Condimento piccante; 5) La casa dell'indiano; 6) Chi canta o suona assoli; 9) Predisporre l'arma allo sparo; 11) Contentezza, serenità 13) Può essere a carico o a discarico; 14) Una delle tre virtù; 15) Sistema cinematografico; 17) Lordo senza netto; 20) Schiudere, allargare; 22) La città di Superga; 23) Religioso indiano; 25) Lo era Merlino; 27) Un famoso Ludovico.

Cambio di lettera (xxxyxxx)

LA NUOVA DOMESTICA

Per pagarla ogni mese la famiglia
a qualche sacrificio va soggetta;
e ad oprar con solerzia non s'appiglia,
ma di stare in panciolle si diletta.

IL MORO

Indovinelli

SCUGNIZZA

Dall'eccitante e oscuro suo passato
puoi risalire a qualche grossa grana;
ma con ciò quella, ch'è napoletana,
più d'un... briccone in pieno ha sistemato.

BUFFALMACCO

ATROPO VI GUARDA

Se vi preme la pelle, ed io v'avviso,
dovete mantener buona condotta
ché, deviando dalla retta via,
il filo può tagliarvi d'improvviso.

TIBURTO

PORTIERE DISCUSSO

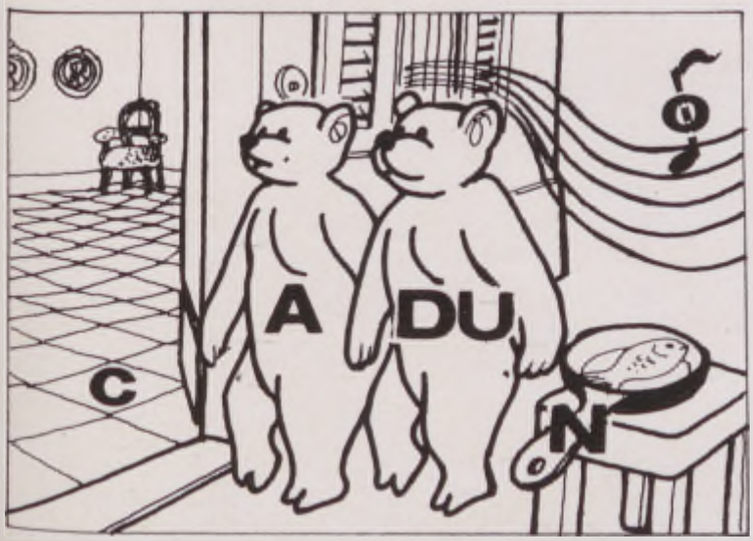
Le spalle salde e il tronco molleggiante,
a piè fermo, talor paziente aspetta;
ma se sferran l'attacco travolgente
può scappargli una rete ad ogni istante.

TIBURTO

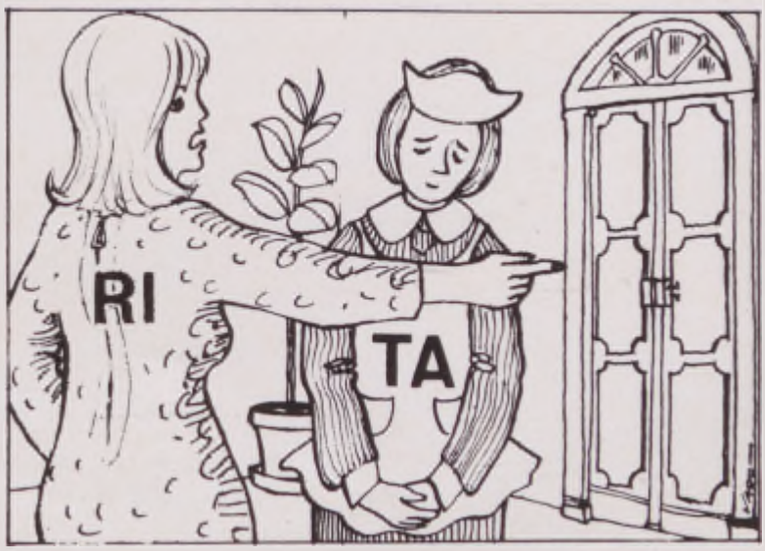
Soluzioni del numero precedente

LUCCHETTO: niTRITO TRITOlo = Nilo. **SCIARADA INCATENATA:** est, stasi = estasi. **SCARTO:** sPecchio, secchio. **CAMBIO DI VOCALE:** angOlo, angElo. **INDOVINELLI:** il cielo; lo zucchero; la pancia. **REBUS:** Tribune G, RA = tribù negra. **REBUS:** idolo R; I cervi; C ali = i dolori cervicali. **CRUCIVERBA: Orizzontali:** 1) Ag, Picco; 2) Latticino, Ra; 3) Idi, Tisana; 4) Mercanti, Dee; 5) An, Allor; 6) Opinar, Spir; 7) Riso, Eit, Ego; 8) Teatrale, Res; 9) Er, Tollerare; 10) Erode, Marea. **Verticali:** 1) Olim, Orte; 2) Adempiere; 3) Tir, Isa; 4) At, Canotto; 5) Gitana, Rod; 6) Cin, Reale; 7) Pista, Ill; 8) Inail, Teem; 9) Con, Ls, Ra; 10) Adoperar; 11) Or, Erigere, 12) Ave, Rosea.

REBUS (frase: 10.1.4.1.2.1.6.2.1. = 5.5.6.1.2.9.) di Traiano



REBUS (frase: 6.2.5.2. = 6.9) di Vago



Pronti
per la partenza

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 5 - MAGGIO 1969

Cominciano le vacanze

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento
e che non siano di carattere strettamente personale.
Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

UNA LAMPADA SUI LOCOMOTORI

Cara « Voci »

sarebbe comodo poter disporre, a bordo dei locomotori, di una lampada che consentisse al Macchinista o all'Aiuto Macchinista di procedere alle necessarie scritturazioni, allorché il treno viaggia senza la scorta del capotreno.

Attualmente buona parte dei locomotori è sprovvista di una lampada per questo uso e quelle che sono installate sui locomotori gruppo 636 non possono essere utilizzate perché impediscono la visibilità al macchinista. Meglio sarebbe mettere la lampada di lato alla bottoniera così da far luce sul tavolo; sui locomotori gruppo 626 e 4281 potrebbe essere posta di fianco al quadro apparecchi di misura: in tutti i casi, però, occorrerebbe mettere sulla lampada uno schermo orientabile.

VINCENZO SALVITTI
ROMA

● *Ci sembra una proposta ragionevole. La sottoponiamo all'attenzione del Servizio Trazione.*

ANCORA SUGLI AMBULATORI

Egregio Direttore,

siamo un gruppo di ferrovieri abitanti nelle zone Valmelaina, Casal de' Pazzi, Montesacro, desiderosi di continuare il discorso iniziato nello scorso numero di « Voci » dal collega Sartori relativo alla *ubicazione degli Ambulatori.*

Come è noto, nelle località succitate abitano non meno di quattromila ferrovieri (complesso case economiche Villaggio Angelini, I.N.A. case FS. Casal de' Pazzi) senza contare i numerosi ferrovieri che abitano in case popolari del Tufello ed in abitazioni private di Montesacro. Tutti questi ferrovieri quando debbono recarsi dai rispettivi Medici di Riparto, all'Ambulatorio di Roma Termini impiegano a volte più di un'ora, mentre a tre minuti di automobile ed a cinque minuti d'autobus esiste, presso il D.L. di Smistamento un moderno ed attrezzatissimo Ambulatorio che però, nell'intera giornata, è presenziato dal medico solo per una ora.

La cosa più logica da fare sarebbe quella di spostare i Riparti medici 29°, 29°A, 29°B (relativi alle località suddette) dall'Ambulatorio di Roma T.ni a quello di Smistamento. Infatti l'Ambulatorio Termini è talmente saturo di Medici che, ad assunzione avvenuta di tutti i titolari, *in una stessa ora vi presteranno servizio ben tre medici* (vedasi FD. Comp/le n. 10 del 3.2.69 orario 11-12). Il trasferimento suddetto si risolverebbe anche in beneficio delle numerosissime maestranze operanti nello Scalo Smistamento (Dep. Loc., Sq. Rialzo e Stazione) le quali, in caso di necessità, potrebbero fruire della presenza di un sanitario se non per l'intera giornata, almeno per gran parte di essa. Ciò inoltre permetterebbe di utilizzare adeguatamente i moderni locali dell'Amb. Smistamento che, per funzionalità, attrezzature e pulizia in cui vengono mantenuti debbono costituire un modello da imitare (e di ciò diamo volentieri ed ampiamente atto all'Ispettorato Sanitario).

Per tutti gli abitanti delle suddette località.

A. MARINI, G. COLASANTI, A. AMADIO, M. MERCADANTE, M. LUCIANI

Risponde il Capo dell'Ispettorato Sanitario di Roma

● *Sembra doverosa, prima di ogni commento, una precisazione su quanto lamentato: presso l'Ambulatorio di Roma Termini, dalle ore 11 alle 12, fino al 28.2.969, prestava servizio di guardia medica un solo medico fiduciario il Dott. Andrea Giustiniani, il quale, come chiaramente si può leggere sul F.D. del Sig. Direttore Compartimentale n. 10 del 3.2.969 (citato nell'istanza in questione) durante le stesse ore prestava servizio per i Riparti di Roma 24°, 24°bis e 25° Dal 1°.3.969, con l'apertura dell'Ambulatorio di Roma Trastevere e con il trasferimento presso di esso dei Dr. Giustiniani, a Roma Termini dalle ore 11 alle 12 presta servizio sempre un solo medico: il Dr. Maurizio Volpicelli per il Reparto di Roma 18°.*

Comunque, si fa presente che è nei piani di questa sede di riorganizzare i servizi di presenziamento degli Ambulatori da parte dei Medici Fiduciari, compreso quello di Roma Smistamento, allorquando saranno assunti i nuovi medici di riparto, la procedura per la nomina dei quali è in via di ultimazione.

Dr. ANTONIO PUOTI

ANZIANI DELLA ROTAIA

Signor Direttore,

il sottoscritto, addetto al personale delle assuntorie dei P.L., lo scorso anno ritenne dover segnalare d'ufficio alla propria Segreteria Compartimentale i nominativi degli assuntori che avevano raggiunto 35 anni di servizio, in quanto erano state impartite disposizioni concernenti l'assegnazione dei diplomi di Anziano della Rotaia a « tutti » i dipendenti che venivano a trovarsi in possesso del requisito in questione.

In riscontro alla segnalazione pervenne, in via breve, la precisazione che il servizio prestato in assuntoria poteva esser computato solo nei confronti dei dipendenti che erano venuti a trovarsi nei ruoli del personale di organico e quindi da non considerare valido nei confronti di coloro che continuavano a svolgere le mansioni di assuntori.

Poiché anche quest'anno il criterio è rimasto valido e l'indagine telefonica condotta presso gli uffici di altri Compartimenti (quello di Roma compreso) ha confermato l'uniformità di applicazione, è da ritenere che le Segreterie Compartimentali si attengano a norme ben precise.

Dato il carattere del provvedimento, il quale si prefigge di elargire un attestato di benemerenza a chi per lunghi anni ha operato nell'interesse dell'Azienda ferroviaria osservo che: anche gli Assuntori appartengono ad un ruolo ferroviario, sia pure definito speciale; che a mente del punto 1, art. 30 della legge n. 668/1967 anche detto personale, dall'1.4.1968, è da considerare inquadrabile negli organici tradizionali del personale F.S.; che le mansioni svolte dagli assuntori hanno attinenza preminente con la rotaia.

RENATO MERLINI
Divisione Lavori - FIRENZE

● *Secondo le norme vigenti, il riconoscimento di « Anziano della Rotaia » (diploma e distintivo) può essere assegnato solo al personale di ruolo che abbia compiuto 35 anni di servizio non demeritevole. Ne restano, pertanto, esclusi gli Assuntori che non sono* ancora *passati nei ruoli organici.*

E' vero che l'art. 30 della legge n. 668/1967, dispone l'inquadramento degli Assuntori e dei Coadiutori in distinti gruppi del personale ferroviario, ma la norma di attuazione — richiamata dal terzo comma dell'articolo stesso — deve ancora terminare il suo iter. Per esser precisi, è stata presentata alle Camere dal Consiglio dei Ministri, ma deve essere ancora discussa.

Subito dopo la sua entrata in vigore saranno sollecitamente esaminate le posizioni degli Assuntori aventi titolo al citato inquadramento, anche agli effetti del riconoscimento.

SCORTESIA E SERVIZIO MINIBAR

« Cara « Voci »,

il 1. aprile scorso viaggiavo sul D. 636 da Roma a Torino. Quando il convoglio giunse a Campiglia salirono dei viaggiatori che non ebbero modo, per mancanza di posto, di sistemare il proprio bagaglio negli scompartimenti e dovettero lasciarlo nel corridoio.

Poco dopo sopravvennero gli addetti al servizio ristoro col loro carrellino: poiché i bagagli rendevano difficile il passaggio, senza alcun riguardo e malgrado le proteste dei viaggiatori, presero alcune valigie e le ammucchiarono con malgarbo dentro un gabinetto.

Questa mancanza di rispetto verso i viaggiatori mi sembra non debba essere tollerata...

EMILIO D'AMBROGIO
Op. d'armamento - CASTIGLIONCELLO

● *Le sue osservazioni ci trovano pienamente consenzienti. I nostri Servizi competenti, da un lato, quelli della Compagnia Vagoni Letto, dall'altro, non approvano certamente un tale tipo di comportamento che non può avere, comunque, giustificazione.*

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 5 - MAGGIO 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » Ferrovie Federali Svizzere in lingua italiana (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: Giovani viaggiatori lungo la costa calabra.

ferrovieri !!
UNA ECCEZIONALE OFFERTA PER VOI DELLA
Nuova Enciclopedia
leggete a pag. 33 le particolari condizioni di vendita

BUON VIAGGIO COL NUOVO ORARIO

Tra le novità che prenderanno il via dal 1° giugno prossimo il servizio "cadenzato" tra Milano e Torino: un esperimento del più grande interesse - Alcuni treni internazionali verranno periodicamente sdoppiati per sopperire alle esigenze del "traffico di agenzia" - Avremo anche i treni "intercentro" tra capoluoghi e tra centri turistici e commerciali: andata e ritorno in una stessa giornata ed in più il tempo per sbrigare gli affari - Un treno specializzato per il trasporto del marmo da Carrara a Basilea.

Un orario nuovo per una ferrovia che si sta rinnovando, un orario che vuole essere una anticipazione di quello che sarà il viaggiare di domani, quando l'ammodernamento degli impianti sarà un fatto compiuto, quando da Firenze a Roma sarà completata la nuova direttissima, quando sull'intera penisola, da nord a sud, lungo il Tirreno e lungo l'Adriatico ci sarà il doppio binario.

Tutto questo dieci anni addietro poteva sembrare una utopia, allorché il boom della motorizzazione sembrava dovesse risolvere in un modo nuovo tutti i problemi del trasporto terrestre. L'orario che entrerà in vigore dal primo giugno è invece la testimonianza di una ripresa del treno che a molti — ma non a tutti — può apparire persino sorprendente.

Sentiremo parlare, dal primo giugno, del servizio « cadenzato ». L'aggettivo, che potrebbe ricordare il particolare rumore che il treno produceva un tempo sobbalzando sulle giunture delle rotaie, sta invece ad indicare un servizio nuovo. Il « cadenzamento » dei treni è stato realizzato tra Milano e Torino mediante partenze ritmate ad ogni ora: per l'esperimento è stato scelto questo tratto di linea, meno interessato da treni internazionali, per i quali sarebbe stato difficile conciliare le diverse esigenze.

Praticamente il viaggiatore troverà ogni ora un mezzo ferroviario veloce, sicuro ed anche economico che lo trasporterà da una delle due città all'altra. Molto del favore incontrato dai servizi di linea stradali deriva proprio da queste partenze stabilite allo scadere dell'ora: da oggi anche la ferrovia è in grado di offrire questo vantaggio. Il nuovo servizio, inoltre, per la molteplicità delle coincidenze, favorirà anche i « pendolari ».

E' questa una delle tante innovazioni del nuovo orario, il primo che risenta in misura notevole dei benefici effetti del Piano Decennale. Un aumento dei treni e della loro composizione è stato infatti possibile per l'entrata in esercizio di nuovi mezzi di locomozione, tra cui cinquanta prestigiose E 444, di nuove carrozze con posti a sedere ed in cuccetta.

La redazione del nuovo orario che avrà una validità biennale è stata quanto mai laboriosa. E' noto, infatti, che molti lavori di ammodernamento di impianti e di adattamento alle altissime velocità si svolgono « sotto esercizio ». Il transito dei treni non viene, cioè,

Un ultimo controllo dell'ora tra Capo Treno e Dirigente di Movimento prima del via.

ad interrompere i lavori in corso. In alcuni casi sono previsti quindi recuperi e, per molti tratti a doppio binario, la circolazione subisce alternativamente interruzioni di due ore per lavori particolarmente impegnativi e non altrimenti eseguibili.

Le componenti dalle quali è risultato il nuovo orario sono quindi diverse: le esigenze dell'esercizio, quelle dell'utenza e soprattutto quelle di un rilancio globale del mezzo ferroviario. Basta dare una occhiata alla ragnatela di linee sul « grafico ». Molti treni internazionali risultano periodicamente sdoppiati, in corrispondenza delle giornate festive e prefestive. Questo per sopperire alle esigenze del pubblico eliminando il sovraffollamento derivato dal così detto « traffico di agenzia », dalle comitive organizzate, cioè, che necessariamente iniziano o terminano le vacanze in coincidenza con il sabato e la domenica.

Per altri treni le percorrenze sono state ridotte al massimo, tali da divenire commercialmente competitive con gli altri mezzi di trasporto. Citiamo ad esempio la relazione Roma-Parigi: una certa categoria di viaggiatori preferiva, e in taluni casi a malincuore, l'aereo perché consentiva di non sacrificare, per il viaggio, neppure un giorno lavorativo o di vacanza. Verrà, così, istituita una coppia di treni che unirà le due Capitali coprendo l'intero percorso in poco più di una nottata; i treni saranno composti di carrozze letto di prima e seconda classe e di vagoni con cuccette. E' da prevedere che il favore del pubblico non mancherà perché al risparmio di tempo si unirà un indiscusso comfort ed anche un vantaggio economico.

Anche all'interno, nei collegamenti tra Sud e Nord, sono stati previsti ulteriori miglioramenti. I treni notturni dalla Sicilia giungeranno nella Capitale con due ore di anticipo rispetto il precedente orario e cioè alle 8,38. I Rapidi 460 e 461 tra Roma e Reggio Calabria verranno effettuati con carrozze anziché con mezzi leggeri ed in tal modo, a parità di velocità, offriranno un numero doppio di posti nella seconda classe. La partenza da Roma anticipata di due ore permetterà, al contrario di quanto avveniva con il vecchio orario, una volta a Villa San Giovanni, il traghettamento a Messina ed il proseguimento per alcuni centri dell'Isola.

E' facile, parlando del nuovo orario, indicare miglioramenti ed innovazioni. Si è avuto un aumento complessivo di 13.000 treni-chilometro giornalieri dei quali circa 8.000 per convogli a lungo percorso e 5.800 per quelli aventi carattere compartimentale. Da ricordare in particolare i treni « intercentro »; si tratta di collegamenti a largo e medio raggio, con buone velocità commerciali e poche fermate intermedie, previsti tra capoluoghi e tra centri industriali, turistici e commerciali. Gli orari sono stabiliti in modo che l'utente possa compiere nella stessa giornata il viaggio di andata e ritorno con un buon margine di tempo per lo svolgimento dei propri affari.

Collegamenti del genere verranno realizzati anche tra importanti città internazionali; ad essi è stato dato il nome di servizi « intervilles ». Ricordiamo in proposito che un nuovo TEE, il « Roland », entrerà in funzione tra Milano e Brema: l'intero percorso di 1166 chilometri verrà coperto, dalle magnifiche automotrici DB, in dodici ore alla velocità media di 92 Kmh, velocità eccezionale se si pensa ai perditempo derivanti dall'attraversamento delle frontiere.

Durante l'alta stagione estiva un treno riprenderà l'itinerario della non dimenticata « Valigia delle Indie »: da Parigi a Brindisi, in coincidenza con il traghetto per la Grecia, esso permetterà di guadagnare una notte rispetto al corrispondente « Direct Orient » che percorre invece l'intera Jugoslavia.

Altre percorrenze verranno abbreviate: il « Romulus » andrà da Vienna a Roma in quindici ore, il « Ligure », in coincidenza con il « Catalan » ad Avignone, unirà Milano a Barcellona in poco più di dodici ore; l'« Adria Express » consentirà di raggiungere Ancona e le spiagge dell'Adriatico da Vienna in poco più di tredici ore. Infine vale la pena ricordare i treni 152/45 e 152/180 che avranno in composizione carrozze con letti rispettivamente in servizio diretto tra Mosca e Roma e tra Togliattigrad e Torino.

BUON VIAGGIO COL NUOVO ORARIO

Roma-Basilea
una delle relazioni preferite dai turisti; anche qui il nuovo orario ha previsto notevoli miglioramenti.

Sul « grafico » vanno aggiunte, fino a formare una matassa quasi inestricabile, le linee che riguardano i treni merci ed avremo un quadro completo dello sforzo compiuto dalla nostra Azienda per adeguare l'orario anche alle richieste degli operatori economici. In conseguenza della riforma dei trasporti in piccole partite a velocità accelerata, di cui abbiamo parlato in altra occasione, è previsto un ulteriore potenziamento della rete dei treni merci celeri. La percorrenza giornaliera è aumentata di 3.900 chilometri, mentre i nuovi treni istituiti sono sedici. Un impulso notevole è stato dato alle relazioni cosidette preferenziali che assicurano il rapido inoltro dei trasporti fra i centri di maggiore importanza; di tali relazioni, che stanno incontrando un favore sempre crescente, torneremo a parlare.

In un prossimo futuro verrà elaborato l'orario di un treno per il celere inoltro dei « containers » tra Milano Rogoredo e Napoli, quando in quest'ultima città verrà completato il previsto terminale. La periodicità del corrispondente treno TECE — Trans Europ Containers Express — dai Paesi del Benelux a Milano Rogoredo verrà portata da tre a cinque volte la settimana.

Vogliamo infine citare due treni merci specializzati, che potrebbero sembrare un preziosismo, se la loro istituzione non rispondesse a precise esigenze e non fosse stato auspicato dagli operatori locali: uno per il trasporto dei marmi da Carrara Avenza a Basel Bad e l'altro riservato alle auto nuove da Torino a Born (Amsterdam).

Questa rinnovata immagine della nostra Ferrovia, davvero al passo con i tempi, si completa sui 214 chilometri della Roma-Napoli dove il nuovo orario porterà giornalmente una coppia di rapidi che compiranno il viaggio in 97 minuti. Questi tempi saranno ulteriormente diminuiti allorché tutta la linea sarà attrezzata per far correre i convogli a 200 chilometri all'ora ed oltre.

Questo ed altri importanti appuntamenti sono rinviati al prossimo orario allorché il trasporto ferroviario potrà riconfermare in pieno la sua validità, la sua attualità nei confronti di qualunque altro mezzo di trasporto.

Orio MARI

Un'altra nave traghetto è scesa in mare

"SIBARI" QUATTORDICESIMA DELLA FLOTTA F.S.

Il varo ha concluso il programma di potenziamento del settore previsto dal Piano Decennale — La cerimonia inaugurale a Castellammare di Stabia — Madrina della « Sibari » la signora Marcella Venturini, moglie del Sottosegretario ai Trasporti.

Il primo contatto con il mare è sempre il momento più emozionante di un varo.

Da un po' di tempo a questa parte la nostra Azienda sente più che mai vivo il suo interesse per il mare, là dove è necessario assicurare e migliorare un prolungamento sull'acqua del trasporto ferroviario. In pochi mesi abbiamo varato tre navi traghetto. Oggi è la volta della « Sibari » che scende in mare in questa incantevole baia di Castellammare. Con la « Sibari » la flotta F.S. conterà presto 14 navi adibite ai due servizi di traghetto con la Sardegna e con la Sicilia. Due servizi molto importanti, soprattutto per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, a cui l'Azienda ha contribuito e contribuisce con uno sforzo notevole, come ha ricordato l'on. Venturini, Sottosegretario ai Trasporti, intervenendo alla cerimonia del varo. Il continuo aumento di traffico sullo Stretto, connesso al processo di industrializzazione della Sicilia, impegna al limite la capacità di trasporto delle 8 navi che attualmente svolgono il servizio di traghetto in questo braccio di mare. La media annua di traffico disimpegnato negli anni 1960-1968 è stata di 7 milioni 700.000 passeggeri, di 640 mila carri ferroviari e di 378.000 automezzi. Per il 1969 si prevede di trasportare attraverso lo Stretto oltre 700.000 carri ferroviari e di dover fronteggiare un discreto aumento del movimento dei passeggeri e degli automezzi. La Sibari e l'Iginia, varata nel febbraio scorso, sono appunto destinate a far fronte alle accresciute esigenze di traffico.

Sulla rotta con la Sardegna la media annua dei trasporti effettuati dall'inizio del servizio (1961) al 1968 è stata di circa 984.000 passeggeri, 268 mila carri ferroviari e di 404.000 automezzi. Su questa rotta, inoltre, si trattava di creare non solo un servizio in grado di smaltire il traffico da e per l'Isola, ma di caratterizzarlo anche sul piano turistico con prestazioni di alto livello di comfort. Alle tre navi adibite a questo servizio si è aggiunta recentemente la «Gallura », entrata in servizio ai primi di maggio.

Anche per le navi impegnate sullo Stretto si è pensato di elevare il comfort e non tanto in relazione alla breve traversata Continente-Sicilia, quanto in vista della possibilità che il servizio traghetto venga esteso su rotte a più ampio raggio come quel-

La madrina, Signora Marcella Venturini, taglia l'ultimo legame che unisce la « Sibari » alla terraferma.

la tra la Sicilia e la Tunisia dove la distanza è di 80 miglia.

Il varo della « Sibari » ha concluso il programma di potenziamento per questo settore previsto dal Piano Decennale di ammodernamento che comprendeva la costruzione di tre navi per un importo complessivo di 15,5 miliardi di lire. E non è senza significato che tale programma si sia concluso proprio in una cittadina del Sud, in quanto, come abbiamo visto, esso è inserito nel più vasto programma di sviluppo economico del Mezzogiorno. Castellammare, ha prestato a questa conclusione la sua stupenda cornice di colore locale e di bellezze naturali, la gaia festosità della sua gente.

La « Sibari », passato lo stordimento del primo tuffo in acqua, si è lasciata docilmente sistemare nel bacino dei rimorchiatori. Quando prenderà il mare toccherà a lei il titolo e l'insegna di ammiraglia della flotta F.S. Così l'abbiamo lasciata, occhieggiante nello specchio d'acqua ai piedi dei verdissimi monti che racchiudono Castellammare, in attesa di vederla presto tutta vestita a festa in un altro insuperabile scenario, quello dello Stretto di Messina.

La cronaca del varo registra una sobrietà che fa da degno contrappeso alla concretezza degli impegni di lavoro. Dopo la benedizione della nave da parte dell'amministratore apostolico della diocesi, mons. Pellecchia, la gentile madrina della nave, signora Marcella Venturini, moglie del Sottosegretario ai Trasporti, ha premuto il pulsante per lo sganciamento della nave. Lo scafo, sulla cui fiancata si era infranta la bottiglia di spumante, è stato per un attimo come sospeso. E già sembrava che avesse bisogno di una « spintarella », allorché, tra l'emozione e l'augurio di tutti è cominciato a scivolare dapprima leggermente poi con rapidità nel suo elemento. Ha preso quindi la parola l'on. Venturini, che dopo aver brevemente tracciato il quadro dei problemi dei servizi di traghetto in cui la nuova nave si inserisce e dopo aver indicato a quali esigenze essa è destinata a far fronte, ha esaltato il lavoro compiuto dalle maestranze dello stabilimento della Italcantieri ed ha sottolineato il valore augurale per lo sviluppo del Mezzogiorno del nome della nave, legato ad una città che ricorda l'antico grande passato della Magna Grecia e che è destinata a diventare il centro di una zona di sviluppo industriale.

Arnaldo LIBERATI

LA FLOTTA F. S.

In ordine di data di entrata in linea:

1)	**SCILLA**	1948	in servizio sullo Stretto
2)	**SECONDO ASPROMONTE**	1948	» »
3)	**MONGIBELLO**	1949	» »
4)	**CARIDDI**	1953	» »
5)	**VILLA**	1954	» »
6)	**MESSINA**	1957	» »
7)	**REGGIO**	1960	» »
8)	**TYRSUS**	1961	in servizio per la Sardegna
9)	**HERMAEA**	1962	» »
10)	**S. FRANCESCO DI PAOLA**	1964	in servizio sullo Stretto
11)	**GENNARGENTU**	1965	in servizio per la Sardegna
12)	**GALLURA**	1969	» »

13) **IGINIA** varata nel febbraio 1969 e destinata al servizio sullo Stretto

14) **SIBARI** varata il 4 maggio e destinata al servizio sullo Stretto.

Le 14 navi traghetto hanno un dislocamento complessivo a pieno carico di oltre 65.200 tonnellate.

LA N/T "SIBARI"

La « Sibari » ha un dislocamento a pieno carico di 7350 tonnellate, dispone di 1210 posti a sedere così ripartiti: 152 posti in poltrona nel salone di prima classe; 350 posti in poltrona nel salone di seconda classe; 300 posti nelle verande; 84 posti nel salone-bar-self service; 324 posti sui vari ponti esterni. In ogni caso, per il servizio di traghetto cui è stata adibita sullo Stretto, è abilitata a trasportare fino a 2000 passeggeri.

Sul ponte binari possono essere imbarcati 43 carri ferroviari mentre sul ponte auto possono trovar posto fino a 130 autovetture. La velocità di crociera è di 17 nodi mentre quella massima, corrispondente alla potenza normale continuativa dell'apparato motore (8000 HP), si avvicina ai 19 nodi.

Le principali caratteristiche sono: lunghezza fuori tutto m. 141,50, larghezza fuori tutto m. 18,80, portata lorda a pieno carico 2120 tonn., immersione a pieno carico m. 5,10.

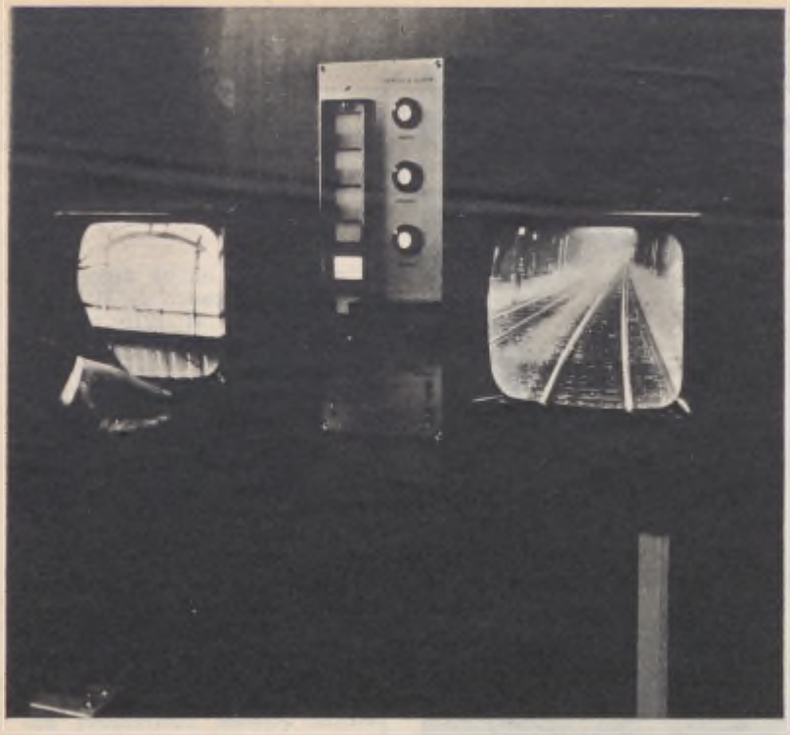
La nave è fornita di ogni moderno e funzionale impianto per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare: compartimentazione di galleggiabilità e mezzi collettivi di salvataggio, impianti antincendio conformi alla Convenzione di Londra 1960 e alle più recenti norme del Ministero della Marina Mercantile e del Registro Italiano Navale, due radar di navigazione, una stazione radiotelegrafica ed impianto radiotelefonico.

L'unità dispone inoltre di una strumentazione e di apparecchiature già ampiamente e positivamente utilizzate su altre navi traghetto, capaci di aumentarne la manovrabilità.

Possono essere citate le eliche di propulsione a passo variabile e le due eliche trasversali di manovra (una a prua ed una a poppa, ognuna della potenza di 800 HP), che rendono semplici e rapide le operazioni di attracco nelle invasature e le manovre in porto: e inoltre lo scandaglio ultrasonico per il rilievo della profondità del mare, la centrale per il telecomando ed il telecontrollo dell'apparato di propulsione, l'impianto automatico a comando elettronico per il bilanciamento trasversale della nave per consentire il contemporaneo imbarco e sbarco delle colonne di rotabili ferroviari e delle autovetture.

Particolarmente curato è il comfort. Tutti gli ambienti per i passeggeri sono dotati di impianto ad aria condizionata.

La costruzione della N/T « Sibari » ha comportato una spesa di circa 5 miliardi 560 milioni di lire, stanziati nel quadro del Piano Decennale di ammodernamento e potenziamento delle FS ed ha richiesto un impiego di mano d'opera per un totale di 2 milioni e 200 mila ore lavorative circa. ■



La nostra Azienda, mentre persegue un generale acceleramento sulle relazioni dell'intera rete, ha già predisposto un piano per la realizzazione di apparecchiature di sicurezza sia con la ripetizione dei segnali in macchina, sia con il controllo della velocità dei convogli — Il sistema « continuo » e quello « discontinuo » — Gli esperimenti in corso.

SICUREZZA ED ALTE VELOCITA'

La ripetizione dei segnali nella cabina di guida costituisce una garanzia di sicurezza.

Per la sicurezza della circolazione non basta che negli impianti fissi (segnalamento, blocco, apparati centrali) siano soddisfatte tutte le condizioni per ottenere una determinata indicazione dei segnali della linea, ma occorre, evidentemente, che i segnali siano rispettati dall'agente di condotta dei convogli.

Oggi, con le velocità sempre più elevate che si vanno perseguendo, specie in condizioni ambientali avverse, potrebbe venire a mancare o non risultare comunque tempestiva la possibilità di osservare i segnali (senza contare che l'inconveniente potrebbe verificarsi anche per un improvviso malore del macchinista). Ecco perché la sicurezza integrale, che riunisce in un unico sistema gli mipianti della via e della locomotiva, richiede l'attuazione di sistemi di ripetizione dei segnali.

Questi hanno primariamente la funzione di visualizzare l'aspetto del segnale oltrepassato e di accertare ad un tempo, con opportuno controllo, la « vigilanza» attiva del macchinista. Esso infatti per ogni modificazione restrittiva del segnale deve dimostrare, con un opportuno « riconoscimento » di avere inteso l'ordine trasmesso dalla via a scanso della frenatura automatica del convoglio.

La chiusura definitiva del circuito della sicurezza è raggiunta col cosiddetto « controllo della velocità », sistema che verifica, lungo il percorso di frenatura, che la velocità sia in ogni istante adeguata a quella limite per il rispetto dell'ordine restrittivo di velocità al segnale di protezione, determinando in caso contrario la frenatura automatica del treno fino al rientro nei limiti di velocità consentiti.

La nostra Azienda, che da qualche anno ha iniziato esperimenti di sistemi di ripetizione e di controllo, ha impostato di recente il piano regolatore generale della rete per la ripetizione dei segnali.

I sistemi di ripetizione considerati sono due: discontinuo e continuo. Il primo ha significato vero e proprio di ripetizione del segnale oltrepassato. Infatti in corrispondenza di ogni segnale o di altro punto singolare della via, apposite unità collocate all'interno del binario e opportunamente sensibilizzate secondo l'aspetto del segnale o la caratteristica del punto singolare, si ac-

coppiano elettricamente col «captatore» applicato inferiormente alla locomotiva, determinando così la rivelazione a bordo dell'informazione corrispondente.

Una soluzione originale capace di un elevato contenuto di informazioni ha già superato favorevolmente una fase sperimentale sulla linea Milano-Venezia, per cui si passerà al più presto ad una prima applicazione sulla intera linea Bologna-Verona con l'equipaggiamento di una cinquantina di macchine.

Nel sistema continuo, l'informazione viene emessa con continuità lungo tutta la via e, quindi, in locomotiva si ha sempre conferma della percorribilità dell'itinerario a valle con una specie di vista elettrica. Di conseguenza il sistema ha valore di vero e proprio segnale strumentale. La soluzione adottata dalle FS è in connessione col blocco automatico a correnti codificate.

Il sistema continuo è programmato per le arterie più importanti, dove, per esigenze di traffico, risulta necessario od opportuno per una maggiore potenzialità per l'impianto del blocco automatico (che garantisce in modo completamente automatico il distanziamento dei treni, con possibilità di frazionare in molteplici sezioni di blocco il tratto compreso tra due stazioni successive). Esso sarà quindi attuato sulle linee Chiasso-Milano-Bologna - Firenze - Roma - Napoli; Milano-Genova; Rho-Domodossola; Torino-Milano-Venezia; Torino-Genova-Roma; Padova-Bologna; Bologna-Ancona; Piacenza-Voghera; Firenze-Pisa e Cagliari-Olbia per un totale di km. 3.000.

Il sistema discontinuo è riservato alle rimanenti linee per un totale di km. 4.400.

Una prerogativa importante del sistema continuo di ripetizione è di consentire circolazioni ad « alta velocità », dell'ordine di 180-200 km/h (a seconda della capacità di frenatura), mantenendo immutate le caratteristiche del segnalamento della via, ed in particolare la distanza di base d'avviso (tra i segnali di avviso e di protezione). Questa è commisurata con lo spazio di arresto per una velocità massima dell'ordine di 140-150 km/h (velocità normale); mentre lo spazio di arresto per le alte velocità è all'incirca il doppio (2700 m.). Ora, sulle linee devono poter coesistere due ranghi di velocità « alta » e « normale », e quindi per garantire le maggiori distanze di frenatura occorrenti, per i treni veloci si è deciso di anticipare strumentalmente il segnale di avviso. Ciò è ottenuto per mezzo di una opportuna informazione del sistema di ripetizione, al fine di avere una « vista elettrica » del segnale di protezione, dove può essere imposto l'arresto o una riduzione di velocità, ad una distanza, non inferiore a quella necessaria per l'arresto dei treni ad alta velocità. In tal modo una macchina veloce, avvicinandosi ad un segnale al rosso o con aspetto restrittivo, sarà in grado di poter ridurre la velocità fin ad impegnare il segnale di avviso a quel livello per il quale è appunto sufficiente come spazio di arresto la distanza dal successivo segnale di protezione.

Come si è detto, il sistema continuo di ripetizione scelto è connesso col blocco automatico a correnti codificate, nel quale la alimentazione elettrica dei circuiti di binario viene successivamente interrotta secondo un ritmo prefissato o «codice» (donde il nome di correnti codificate).

Il ritmo o codice è molto lento: da 75 a 270 pulsazioni al minuto primo. Al codice è associato un determinato aspetto dei segnali; in tal modo quando all'estremo del circuito di binario, che si trova subito dopo un segnale, viene decifrato un codice particolare, il segnale stesso è comandato automaticamente per assumere l'aspetto che compete al codice. A sua volta, quando una locomotiva impegna col primo asse il circuito di binario, si induce nella apparecchiatura di bordo una corrente di uguale ritmo del binario. Questa viene amplificata e decifrata e per mezzo di opportune indicazioni ottiche sul cruscotto della macchina visualizza l'aspetto del segnale o meglio il livello di velocità che vi corrisponde.

Le informazioni associate ai codici sono le seguenti:

— cod. 75 — avviso di via impedita (giallo);

— cod. 120 — avviso di riduzione di velocità (giallo-verde fissi e lampeggianti);

— cod. 180 — preavviso di via impedita;

— cod. 270 — via libera incondizionata.

Il codice 180 (denominato per convenzione « bianco ») di principio non è connesso con un aspetto restrittivo del segnale. Esso fornisce la vista anticipata del segnale di protezione a via impedita e rende così possibile l'alta velocità. Infatti viene immesso sul binario, per alimentare il tratto che precede il segnale di avviso, se chiuso o disposto per una indicazione restrittiva, a partire da una distanza di almeno 2700 m. dal segnale di protezione, distanza che, come si è detto, è appunto quella minima per l'arresto di un treno veloce.

Peraltro, la distanza di avviso può essere inferiore a quella normale fino al minimo di 900 m., che si riscontra sulle linee con blocco automatico, « distanza ridotta », ed in tal caso l'indicazione di giallo del segnale di avviso è anticipata dall'aspetto giallo lampeggiante del segnale precedente. Anche a tale aspetto è associato per semplicità il codice 180. Ne consegue che l'informazione di « bianco » impone per tutti i treni di regolare la velocità in modo da impegnare il successivo segnale di avviso ad una velocità commisurata con la detta distanza ridotta « velocità ridotta » (intorno ai 120 km/h con elevata capacità di frenatura). Solamente per i treni a velocità normale il « bianco » non obbliga ad alcuna riduzione di velocità se viene superato un segnale verde. Pur tuttavia anche in questo caso, il « bianco » sarà molto utile, indicando al macchinista che il prossimo segnale imporrà una riduzione di velocità.

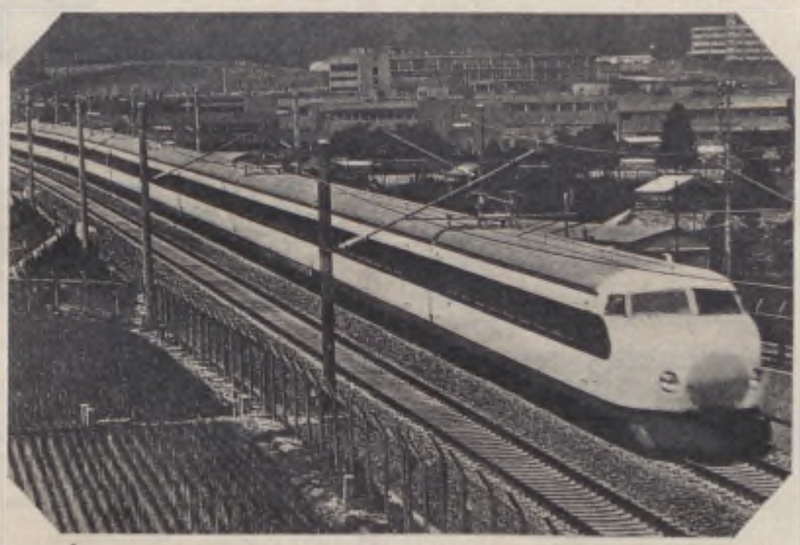
Infine è da metter in luce un altro vantaggio del « bianco », senza dubbio di notevole interesse per l'esercizio, e cioè la possibilità di far circolare treni di rango « normale » ad una velocità superiore a quella imposta dalla caratteristica di frenatura.

Si è detto del controllo di velocità. Dalle FS sarà adottato un tipo continuo, per verificare lungo lo spazio di frenatura che la velocità del convoglio non sia in ogni istante superiore a quella teorica stabilita per il rispetto del limite imposto dal segnale di protezione. Questo limite è fissato, in funzione anche della caratteristica di frenatura, da un « programmatore », che proporzionalmente allo spazio percorso, dà un segnale elettrico, che misura analogicamente il valore teorico. Questo segnale viene messo a confronto con quello prelevato da un dispositivo elettricamente connesso con la rotazione degli assi e che misura la velocità reale, dando luogo se necessario all'apertura della valvola nella condotta del freno per la frenatura automatica d'urgenza.

I lavori per il blocco automatico, e quindi per l'attuazione della ripetizione continua dei segnali, sono in corso avanzato. Già sono in esercizio i tratti: Roma Termini-Sezze, sulla Roma-Napoli; Fidenza-Secugnago, sulla Bologna-Milano; Tortona-Ronco, sulla Milano-Genova.

Il loro completamento è previsto in tempo utile per l'orario 1970-71. Esperimenti del sistema sono avviati da mesi con elettromotrici ALE 601 equipaggiate con apparecchiature per il controllo di velocità. Già col nuovo orario elettromotrici ALE 601 attrezzate con la ripetizione ed il controllo di velocità effettueranno una coppia di rapidi tra Roma e Napoli, con possibilità di raggiungere « alte velocità » sul tratto Campoleone-Sezze.

Antonio LIVERANI



Il « Tokaido » attualmente è il treno più veloce (250 chilometri orari sulla Tokio-Osaka).

L'Europa dei Capi Stazione

Si è svolto a Saumur, in Francia, il V Congresso della « Amicale Europea dei Capi Stazione » — I partecipanti erano oltre 400, provenienti dal Belgio, Francia, Germania Occidentale, Inghilterra, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Svezia e Svizzera.

dal nostro inviato

Con una modesta spesa i colleghi amicalisti italiani (circa una quarantina) hanno compiuto uno splendido viaggio attraverso la Svizzera e la Francia nord-occidentale e hanno goduto di un indimenticabile soggiorno nell'antica e nobile « provincia francese », in quella zona universalmente nota per i famosi castelli rinascimentali lungo il corso della Loira, per i pregiati vini e la fiorente agricoltura. Il 5° Congresso della Amicale Europea dei Capi Stazione si è tenuto, secondo il programma, nella storica città di Saumur (capoluogo dell'Anjou) nei giorni 18, 19, 20 e 21 aprile u.s. Vi hanno partecipato circa quattrocento aderenti tra francesi, belgi, svizzeri, italiani, lussemburghesi, tedeschi occ., olandesi, svedesi, norvegesi e inglesi. Numerose le gentili signore e signorine. L'organizzazione, particolarmente curata dai simpatici colleghi francesi, è stata perfetta, l'atmosfera di festosa cordialità e sincera amicizia. I lavori del Congresso, sono stati alternati con interessanti visite turistiche e si sono conclusi con un pranzo di gala nel grande salone del « Syndacat d'initiative » Ente del Turismo).

Al levar delle mense il presidente europeo M. Albert Delhoume, capo stazione Titolare di Pau, dopo aver ricordato il precedente congresso di Peschiera del Garda con un particolare elogio per il presidente italiano Carlo Gugole, capo stazione a Verona, ha porto il saluto a tutti gli intervenuti invitandoli a partecipare numerosi al prossimo congresso che si terrà a Lussemburgo nei primi giorni di ottobre 1970. Festeggiatissimo il gruppo degli italiani di cui una rappresentanza nel viaggio di ritorno è stata trattenuta a pranzo a Parigi, ospite della Redazione del periodico aziendale della S.N.C.F. « La Vie du Rail ». In assenza del Direttore M. Salin, che si trovava in Italia per ragioni di lavoro, ha fatto gli onori di casa Mme Andrée Morin, segretaria generale, che gli amicalisti italiani ringraziano vivamente attraverso queste pagine.

D. LOFFREDO

Ecco l'opera vincitrice del 1° Premio ex aequo del Concorso Ferreuropa 1968: ne è autrice la sig.a Anna Caporale di Bologna, figlia di un agente iscritto alla « Association Européenne des Cheminots ». Il tema del concorso era: « Le ferrovie al servizio dell'Europa ».

Si è tenuta a Roma una riunione dei Dirigenti i Commissariati Compartimentali di P.S. per un esame dei problemi comuni relativi alla repressione e prevenzione degli illeciti nel trasporto delle merci e dei viaggiatori. Sono intervenuti al convegno il Direttore del Servizio Commerciale Dr. Targia, il Vice Capo della Polizia Dott. Di Loreto ed il Capo della Divisione di Polizia di Frontiera e dei Trasporti Dott. Buoncristiano. Il nostro Direttore Generale, a testimonianza dell'apprezzamento dell'Azienda per l'opera della Polizia ha voluto portare il suo saluto ai convenuti. Nel discorso pronunciato nella circostanza l'ing. Fienga ha voluto sottolineare l'opera svolta dalla Polfer nei vari settori ferroviari. Nel corso della riunione, è stata esaminata l'opportunità di potenziare ulteriormente la Scuola di Polizia Ferroviaria di Bologna.

Il Direttore Generale saluta gli allievi della scuola professionale ferroviaria che frequentano i corsi tenuti presso le Università degli Studi di Bologna e di Napoli.

FLASH

1 ora e 37 minuti

da Roma a Napoli: questa è una delle principali novità del nuovo orario ferroviario in vigore dal 1° giugno. L'orario ha validità biennale e i miglioramenti che esso introduce derivano soprattutto dai progressi dei lavori di potenziamento della rete e dall'entrata in servizio delle ultraveloci locomotive E 444, nonché delle nuove carrozze, che, oltre ad essere notevolmente più comode, sono in grado di viaggiare ad alta velocità.

Riduzione del 50%

agli elettori sardi che prenderanno il treno per recarsi a votare, l'8 e il 15 giugno, per il rinnovo del Consiglio Regionale e dei vari Consigli comunali dell'Isola.

Agli elettori residenti in Italia i recapiti di viaggio — della validità di 10 giorni — saranno rilasciati dietro presentazione del certificato elettorale.

Per i residenti all'estero i biglietti sono validi 20 giorni e saranno rilasciati dietro presentazione del passaporto o di altro documento di espatrio, oppure della cartolina-avviso firmata dal Sindaco del Comune in cui l'elettore deve recarsi a votare.

Un "Terminal containers"

verrà costruito anche a Roma Ostiense e andrà ad aggiungersi a quello già realizzato a Milano Rogoredo e a quello in corso di realizzazione negli scali di Firenze Castello e Napoli Smistamento. Per il complesso dei lavori da eseguire a Roma Ostiense si prevede una spesa di 500 milioni.

Rasoi elettrici a Milano C.le

permettono ai viaggiatori frettolosi di radersi in brevissimo tempo, assicurando il pieno rispetto delle regole igieniche. Le toilettes della stazione sono state, infatti, dotate di armadietti la cui apertura è possibile con l'introduzione di una moneta da 100 lire. Dopo ogni impiego, il rasoio viene sterilizzato automaticamente da una lampada a raggi ultravioletti, mentre i peli della barba vengono aspirati da un piccolo tubo che corre nell'invaso del cavo elettrico.

Agevolazioni per le auto in treno

Per i collegamenti Italia-Estero — per i quali è possibile la prenotazione con largo anticipo — nuove tariffe, già entrate in vigore, prevedono la concessione di una riduzione non inferiore al 10 per cento del biglietto di corsa semplice ai viaggiatori che acquisteranno biglietti per effettuare — entro due mesi — due o più percorsi per il trasporto dell'auto.

Sensibili riduzioni saranno anche concesse ai viaggiatori in gruppo che utilizzeranno uno stesso autoveicolo: precisamente, per gruppi di 3, 4, 5 persone sono previste riduzioni pari al 30, 40 e 50 per cento in aggiunta a quella del 10 per cento.

Oltre 9 milioni

di viaggiatori — nel 1968 — hanno usufruito delle Navi Traghetto F.S. per la Sicilia: di cui circa 2 milioni nel solo mese di agosto. Inoltre, 686 mila rotabili ferroviari e oltre 400 mila automezzi sono stati trasportati in complessive 15 mila 762 doppie traversate da Messina a Villa S. Giovanni e in 3.470 da Messina a Reggio Calabria.

Sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci e viceversa le traversate sono state complessivamente 1.761; i rotabili ferroviari trasportati circa 47 mila; gli automezzi circa 88 mila; i passeggeri 232 mila: dei quali oltre 65 mila nel solo mese di agosto.

Binari intorno e sotto Napoli

LA "FLEGREA„ E LA "CUMANA„

La zona dei Campi Flegrei, ricca di attrattive naturali ed archeologiche, si estende ad ovest di Napoli, con cui è collegata dalla Ferrovia Cumana, che prende il nome dalla antica città fondata nell'ottavo secolo a. C., e dalla Ferrovia Circumflegrea, recentemente ultimata ed in corso di attivazione.

Le ferrovie «Circumflegrea» e « Cumana » esercite in regime di concessione dalla Società SEPSA, dipartendosi da Montesanto, al centro della città, raggiungono entrambe Torregaveta, con percorsi di 20 e 27 chilometri rispettivamente, descrivendo un anello completo.

La Cumana, aperta all'esercizio nel 1889 ed elettrificata nel 1927, attraversa i quartieri occidentali di Napoli ed i popolosi centri che si affacciano sul golfo di Pozzuoli, svolgendo un servizio metropolitano con un traffico medio di 10 milioni di viaggiatori l'anno, caratterizzato da forti punte durante il periodo balneare.

Lasciata la stazione di Montesanto, ubicata in corrispondenza di quella della Metropolitana delle FS e del capolinea inferiore della Funicolare del Vomero, la Ferrovia punta verso sud-ovest attraversando la fascia collinare che cinge Napoli con un lungo percorso in galleria, interrotto da brevi tratti all'aperto in corrispondenza delle stazioni di Corso Vittorio Emanuele, Fuorigrotta, dove sorgono il deposito e l'officina, e della Mostra d'Oltremare. Di qui si porta verso il mare con percorso prevalentemente allo scoperto toccando Agnano, dove si raccorda con le FS, il popoloso sobborgo industriale di Bagnoli e quindi la vivace cittadina di Pozzuoli e le spiagge di Lucrino. Presso la fermata di Baia la linea piega ad ovest e costeggiando il lago di Fusaro attraversa quasi ortogonalmente il promontorio che delimita il golfo di Pozzuoli raggiungendo sul versante opposto Torregaveta, al centro di una zona di notevole importanza turistica ed archeologica.

Per adeguare la Cumana alle odierne esigenze dei trasporti, conferendole un carattere metropolitano, la Società Concessionaria, valendosi delle provvidenze della legge 1221 del 1952, predispose un piano di ammodernamento, approvato dal competente Ministero nel 1956 ed ultimato nel 1963, che ha comportato una spesa di circa 3 miliardi di lire, con un contributo dello Stato pari al 75% del totale.

L'armamento è stato rinnovato su tutta la linea con impiego di rotaie pesanti da 46,3 kg per ml e si è provveduto al raddoppio del binario sulle tratte Mostra-Bagnoli ed Arco Felice-Lucrino, per un'estensione complessiva di circa 6 chilometri.

L'attrezzatura elettrica è stata completamente rinnovata con aumento della tensione da 1200 a 3000 V c.c., impianto di una nuova linea di contatto tipo FS con pali tubolari Mannesmann e costruzione di una sottostazione elettrica ad Agnano, dotata di tre trasformatori-mutatori da 2500 kW ciascuno.

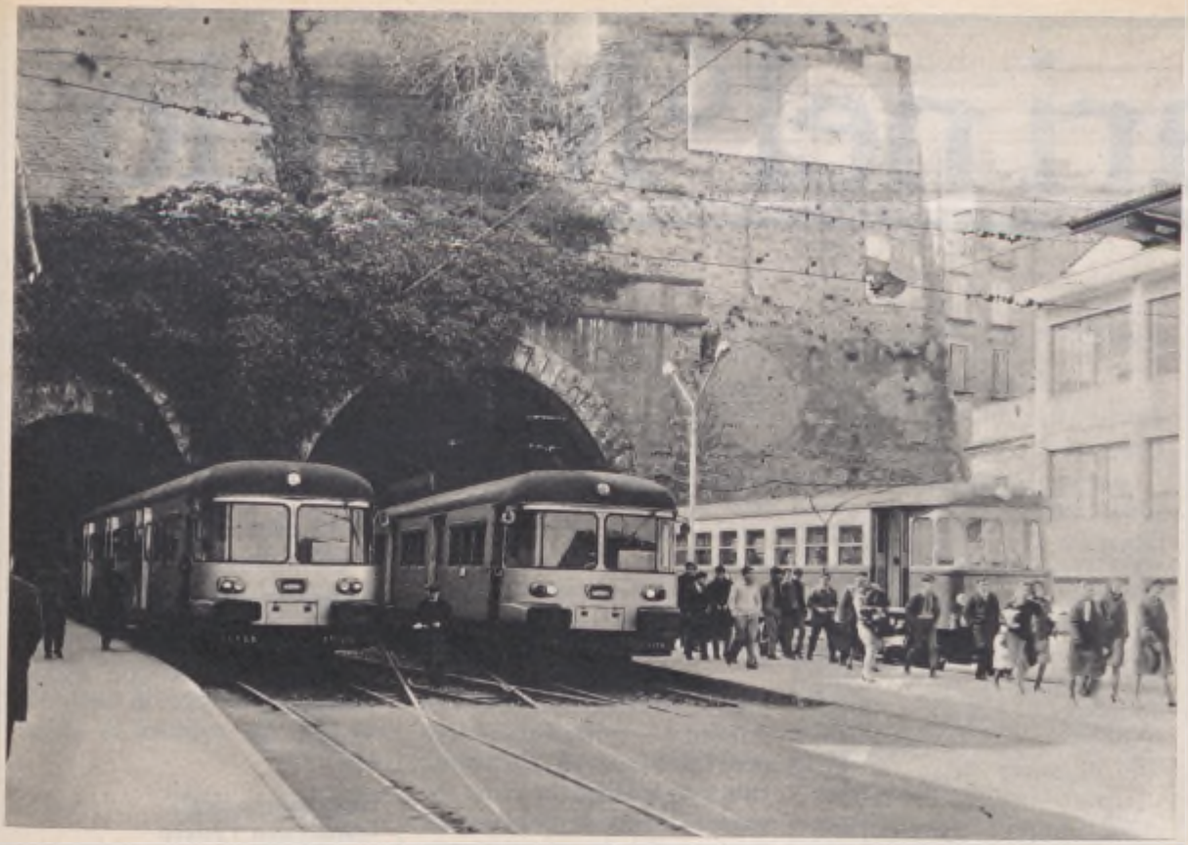
Il parco del materiale rotabile è stato rinnovato con la introduzione di 11 elettrotreni a due casse, studiati in funzione delle caratteristiche metropolitane del servizio e realizzati dalle Case AERFER (casse) ed OCREN (equipaggiamenti elettrici). I nuovi mezzi, dotati di quattro motori per una potenza complessiva unionaria di 1170 CV e di un'elevata accelerazione, hanno una capienza di 500 passeggeri e possono marciare alla velocità massima di 95 chilometri l'ora.

Poiché il raddoppio dell'intera linea avrebbe comportato opere imponenti, con una spesa che non si sarebbe potuta contenere nell'ambito dei finanziamenti disponibili, si è adottata una soluzione intermedia, consistente nella realizzazione del doppio binario nelle due tratte Mostra-Bagnoli ed Arco Felice-Lucrino, di facile esecuzione, e di un moderno sistema di Dirigenza Centrale Operativa, le cui caratteristiche meritano un cenno particolare.

L'impianto, comune alle due Ferrovie, Cumana e Circumflegrea, è attualmente in via di completamento e si compone di apparati centrali elettrici, con doppio segnalamento di protezione e partenza in tutte le stazioni, telecomando e blocco centralizzato, con possibilità di ripetizione dei segnali in macchina.

Le condizioni di occupazione dei binari e gli aspetti dei segnali sono riprodotti su un banco geografico, comune alle due Ferrovie, ubicato nella centrale di telecomando di Napoli Monte-

Pianta della zona archeologica dei Campi Flegrei col tracciato della ferrovia Cumana.



Convoglio della Circumflegrea tra Soccavo e Pianura.
A sinistra due elettrotreni della Cumana nella stazione di Napoli Montesanto.
E' da questa stazione che si dipartono entrambe le linee che servono la zona

santo, da cui un Dirigente può controllare ed eventualmente comandare tutti gli enti di stazione. In condizioni normali la circolazione è regolata dal blocco centralizzato e gli itinerari per il ricevimento dei convogli nei binari liberi delle stazioni vengono realizzati automaticamente dalla centrale, sulla base delle segnalazioni che le pervengono dalla linea sotto forma di « treni di impulsi induttivi » alla tensione di 60 V.

Gli apparati centrali sono del tipo a « tutti relè » con collegamenti di sicurezza elettrici ed in caso di emergenza possono essere comandati sul posto previo consenso del Dirigente Centrale.

I segnali della Circumflegrea e quelli della Cumana ubicati in cattive condizioni di visibilità hanno l'avviso, e sono normalmente disposti a via impedita.

L'impianto, che rappresenta una delle realizzazioni più moderne nel campo del segnalamento ferroviario, con un livello di automazione particolarmente elevato, consente una frequenza massima teorica dell'ordine dei 4 minuti sulla Cumana e dei 7 sulla Circumflegrea, garantendo un'ampia sicurezza con un limitato impiego di personale.

La Ferrovia Circumflegrea, progettata ed iniziata nell'immediato dopoguerra e di recente ultimata ed in corso di attivazione, costituisce l'infrastruttura essenziale per lo sviluppo urbanistico di Napoli verso occidente.

Dipartendosi dalla Cumana all'uscita della stazione di Montesanto, la linea attraversa la collina del Vomero con una galleria lunga 2878 metri da cui esce presso la stazione di Soccavo, al centro di un popoloso quartiere. Di qui salendo con pendenze del 35‰ raggiunge Pianura, attraversando il Rione Traiano, in via di intensa urbanizzazione, e quindi ridiscende verso Quarto, dove sorgerà un moderno deposito con annessa officina sull'area dell'ex polveriera, e dove sono in corso promettenti iniziative industriali, il cui successo non può prescindere dall'efficienza dei trasporti. Dopo aver sottopassato la direttissima Roma-Napoli delle FS la Ferrovia tocca Grotta del Sole e Licola, da dove, con percorso pianeggiante lungo la costa e stazioni ravvicinate ubicate a Foce Licola, Cuma e Lido Fusaro, raggiunge Torregaveta.

La Circumflegrea, che fu attivata da Napoli a Soccavo nel giugno del 1962, da Soccavo a Pianura nel 1967 e da Pianura a Licola nel 1968, è armata, come la Cumana, con rotaie da 46,3 kg per ml ed è alimentata dalla sottostazione di Pianura con due trasformatori-mutatori da 2500 kW ciascuno.

Essa è servita dai nuovi elettrotreni della Cumana e da 3 elettromotrici e 5 rimorchiate acquistate dalla ex Pisa-Livorno e ricostruite dalla SACFEM di Arezzo. Il ricorso a questo materiale usato fu deciso per poter attivare subito, sia pure in forma limitata, l'esercizio, senza attendere l'approvazione della legge che disponesse il finanziamento necessario per quello nuovo ed il tempo necessario per la sua costruzione.

Tale legge, approvata nel 1966 (n. 950 del 10 ottobre), ha reso disponibile un finanziamento di 3260 milioni, da utilizzare per le opere di completamento della Ferrovia e per la fornitura del nuovo materiale rotabile, che sarà costituito da 6 elettromotrici e 4 rimorchiate pilota, con caratteristiche analoghe a quelle in funzione dal 1965 sulla Bari-Nord e da un locomotore Diesel.

Tra le opere di completamento ha particolare importanza la sistemazione della stazione di Napoli Montesanto, che verrà adeguata alle accresciute esigenze del traffico con la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori, che consentirà un agevole collegamento con la stazione FS della Metropolitana, e con l'ampliamento del piazzale. Il numero dei binari, che si estendono in parte in galleria, verrà portato da tre a quattro e verrà realizzato un tronchino per il ricovero dei treni fuori servizio. Ciò comporterà un lavoro particolarmente impegnativo di ampliamento delle gallerie, con difficoltà di carattere geologico, connesse alla natura poco consistente dei terreni, e di carattere statico, dovute al sovrastante Ospedale Militare.

La Ferrovia Circumflegrea, pur essendo solo parzialmente in funzione, assicura ai nuovi quartieri rapidi collegamenti col centro della città e favorisce in maniera moderna l'evoluzione urbanistica dell'entroterra flegreo, come mostrano i nuovi insediamenti sorti a Soccavo e nel Rione Traiano e i dati del traffico di questi primi anni d'esercizio:

Anni	Viaggiatori trasportati
1962 (2° semestre)	209.140
1963	484.470
1964	908.611
1965	1.344.801
1966	1.403.777

Essa contribuirà inoltre, secondo i più moderni orientamenti urbanistico-sociali, ad allontanare le maestranze dai posti di lavoro sistemandole in zone che, oltre ad essere più accoglienti e più salubri, siano anche rapidamente collegate ai luoghi di lavoro.

Il concetto, valido anche per la Cumana, lascia intravedere ragionevoli possibilità di sviluppo nei traffici per le due linee della zona flegrea, destinate in futuro ad assumere sempre più la fisionomia di vere e proprie Ferrovie Metropolitane.

Renzo MARINI

Binari nel Mondo

AUSTRALIA

Costruita in un anno una nuova linea di oltre 400 km

Exploit tecnico realizzato in Australia: una linea lunga 424 km posata in 12 mesi. E' stato necessario per questo porre in loco 870.000 traverse e 764 mila metri cubi di massicciata. La parte più alta è stata toccata l'8 maggio 1968, giorno nel quale furono posati in meno di 12 ore 7 km di binario per un totale di 13 mila traverse, 32 elementi di rotaia saldata di 439 metri ciascuno e di 52 mila caviglie. La linea collega le miniere di ferro di Mont Newman a Port Hedland, sulla costa dell'Oceano Indiano.

FRANCIA

Traffico in aumento

Nel corso del primo trimestre del 1969, il tonnellaggio delle merci trasportate ha oltrepassato i 61 milioni di tonnellate, il che rappresenta un traffico di circa 17 miliardi di t/km con un aumento del 3,8 per cento rispetto al volume di traffico dello stesso periodo del 1968. Nel trimestre considerato del 1969 il numero di viaggiatori trasportati è aumentato del 4 per cento rispetto all'anno precedente.

Aerotreno Tra Marsiglia ed Aix-en-Provence

Un primo progetto di collegamento tra Marsiglia e Aix-en-Provence mediante aerotreno è attualmente allo studio. Questo aerotreno, potendo raggiungere i 350 km/h, potrà collegare, praticamente, le due città in cinque minuti.

I futuri turbotreni della Parigi-Cherbourg

A partire dal servizio estivo del 1970 le ferrovie francesi hanno in programma la creazione di un servizio di turbotreni sulla linea Parigi-Caen-Cherbourg, con la frequenza di 9 andata e ritorno Parigi-Caen e 4 andata e ritorno Parigi-Cherbourg a medie commerciali di 132 e 123 km/h rispettivamente per le relazioni più rapide.

Sono stati ordinati molti convogli, derivati da quello sperimentale che il 21 febbraio 1969 raggiunse la velocità di 240 km/h e che ha percorso, durante le prove, 156.000 km. Questi convogli comprenderanno: una motrice «diesel» con un motore di 330 kW e 48 posti di seconda classe, un rimorchio di prima classe (60 posti), un rimorchio di seconda classe (40 posti) con un ristorante self-service capace di 14 posti, una motrice a turbina con un motore di 820 kW 1100 HP) e trasmissione idraulica che offre 44 posti di seconda classe. Il totale dei posti offerti arriva dunque a 60 di prima classe e 132 di seconda.

La nuova stazione sotterranea di Parigi-Austerlitz

E' entrata recentemente in servizio la nuova stazione di Austerlitz, a Parigi, che è il terminale delle linee della Regione Sud-Ovest della SNCF. Il traffico su questa stazione era notevolmente aumentato in questi ultimi anni sia quello delle grandi linee sia quello di banlieue (passato, dal 1954 al 1966, da 26 a 36 milioni di viaggiatori).

Per meglio smaltire un traffico di punta che si prevede raggiungerà nel 1975 i 34.000 viaggiatori all'ora in un solo senso si è reso necessario modificare sostanzialmente la struttura della stazione sopprimento gli incroci in superficie con le linee di banlieue e delle grandi linee all'uscita sud del nodo ferroviario, mediante la costruzione di una stazione sotterranea per il traffico di periferia. Tenuto conto della percentuale di inclinazione ammissibile per le rampe e degli ostacoli esistenti nel sottosuolo, i binari sotterranei sono stati posti a piccola profondità e le rotaie delle grandi linee di superficie posano praticamente sulla volta della stazione sotterranea. Questa situazione ha portato alla necessità di costruire la sala d'attesa e gli accessi ai marciapiedi ad un livello inferiore a quello della stazione.

La stazione sotteranea di Parigi Austerlitz ha così due diversi livelli:

— sotto i binari delle grandi linee si trovano due « mezzestazioni » una riservata al traffico tra Parigi ed i dintorni, l'altra al traffico in senso inverso ciascuna di esse con due linee servite da un marciapiede comune di 225 km di lunghezza;

— sotto le due mezze stazioni si trovano: la sala d'attesa lunga 33 m e larga 26 con sportelli per l'emissione dei biglietti, un ufficio turistico della SNCF e diversi servizi tra i quali una banca, una « cafeteria » ed un « pressing ». Doppie scale con « escalators » collegano la sala da una parte ai marciapiedi di arrivo e di partenza della stazione sotterranea, dall'altra a due linee di metropolitana ed alla partenza ed arrivo dei treni delle grandi linee.

Tanto nella sala d'attesa quanto sui marciapiedi vi sono cartelloni-orario automatici.

La sala ed i locali commerciale sono riscaldati e ventilati. Il pavimento è ricoperto di gomma, muri e soffitto sono realizzati in materiale fonoassorbente. Per ravvivare un po' l'aspetto che hanno sempre le sale sotterranee, il colore del pavimento i rivestimenti e le sorgenti di luce sono stati armonizzati vivacizzati e sono stati collocati sulle pareti tre grandi pannelli decorativi di differente fattura; uno, in ardesia smaltata, s'intitola «il treno mezzo di evasione », il secondo in smalto di Briare, esprime l'attrazione dell'uomo per terre e spazi sconosciuti, il terzo, realizzato in mattonelle di grès a smalto evoca «la primavera».

GERMANIA

Nuovo carro per trasporti eccezionali

Le Ferrovie Federali hanno messo in servizio un carro destinato ai trasporti eccezionali la cui capacità massima è di 530 t. Lungo fino a m. 63,2 posa su 32 assi (carico per asse 21,5 t). Al fine di permetterne una migliore utilizzazione, questo veicolo può anche essere trasformato in carro a 24 assi con capacità di circa 400 t.

Ripartizione degli scambi con l'estero

Nello scorso anno gli scambi commerciali tra la Germania Federale e:

— la Francia sono stati effettuati nel modo seguente: 33,1 per cento per ferrovia, 33 per cento per oleodotto, 22 per cento per vie d'acqua, 10,4 per cento su strada, 1,5 per cento per via mare.

— l'Italia: 42,1 per cento per oleodotto, 39,2 per cento per ferrovia, 9,8 per cento su strada, 8,9 per cento per via mare.

— il Lussemburgo: 73,1 per cento per ferrovia, 16,8 per cento su strada, 10,1 per cento navigazione fluviale.

GIAPPONE

Nuovo record del Tokaido

Il record di frequentazione della nuova linea del Tokaido è stato battuto il 5 gennaio '69, giorno nel quale si è registrata la cifra di 358.000 viaggiatori. Dalla sua entrata in servizio (1964) al 1. marzo 1969 la NTL ha trasportato 200 milioni di viaggiatori. Le entrate realizzate fino al 15 febbraio 1969 ammontano ad oltre un miliardo di dollari.

INGHILTERRA

Generatrice a turbina

I trasporti londinesi hanno sottoscritto un prestito di 2,3 milioni di sterline per il riequipaggiamento della stazione

generatrice di energia elettrica di Greenwich. Quest'ultima funziona ancora con l'aiuto di turbine a vapore vecchie di 30 anni, le quali utilizzano carbone come combustibile.

Il nuovo sistema prevede la installazione di alternatori mossi da turbine a gas alimentate da generatori a gas derivati dal reattore « Avon » costruito dalla Rolls Royce per gli aerei. Le 8 turbine svilupperanno una potenza di 120000 kW.

Per la nuova installazione saranno necessari da 20 a 25 agenti mentre attualmente ne occorrono, per la condotta e la manutenzione dell'impianto attuale, ben 350. Destinata principalmente a fornire energia nelle ore di punta, la stazione di Greenwich sarà risistemata dopo la stazione di Lots Road a Chelsea, anch'essa recentemente ammodernata.

RUSSIA

Il traffico merci

Nel corso di un semestre, le ferrovie sovietiche hanno assicurato il trasporto di 1.343 milioni di t. di merci per un traffico complessivo di 1.137 miliardi di t/km vale a dire un percorso medio per tonn. di 846 km.

STATI UNITI

Nuovo treno cargo

Un treno cargo, composto di carri tramoggia speciali (Unittrain) trasporterà il carbon fossile di tre giacimento dell'Utah e del Colorado al centro siderurgico di Provo (Utah). Gli studi effettuati hanno infatti dimostrato che 625 carri tramoggia specializzati trasportano un volume uguale a 1.000 carri ordinari. Ciò consentirà di limitare considerevolmente il parco di carri necessari al trasporto della produzione dei tre importanti centri minerari.

SVEZIA

Nuovi carri a grande portata per minerali

I carri a tre assi per trasporto di minerale usati fino ad oggi sulla linea mineraria esistente nella parte più settentrionale della Svezia vengono progressivamente sostituiti da carri di tipo interamente nuovo e di portata pressoché doppia. I nuovi carri, la cui tara è di 21 t. possono trasportare fino a 79 t. (34 mc) contro le 42 t. dei vecchi; questo aumento è stato reso possibile adottando per ogni carro una coppia di carrelli a due assi. Malgrado la loro maggiore portata, questi carri sono soltanto lunghi m 8,3 misurati da attacco ad attacco; invece che del dispositivo a vite del precedente modello di carri, essi sono dotati di un nuovo attacco di tipo automatico.

Questi carri sono progettati per lo scarico dal fondo, come d'altronde quelli di vecchio tipo, ma affinché l'operazione si possa effettuare in modo razionale è stata prevista una sola grande apertura con portelli ribaltabili. Quando un carro passa su un deposito di minerale dove il suo contenuto deve essere scaricato, i portelli vengono aperti da un dispositivo automatico che poi li richiude quando il carro si allontana.

I carrelli sono di un nuovo tipo espressamente studiati per questo impiego.

Fino ad oggi sono stati costruiti 240 esemplari di questo nuovo tipo di carro. Ciascun treno consta di 50 carri trainati da un locomotore elettrico Dm^3 della potenza di 9180 Cv, ed il suo carico utile totale è di 4000 t.

SVIZZERA

Più che raddoppiato il traffico ferroviario in 30 anni

In 30 anni (1937-1967) il numero di viaggiatori trasportati dalle ferrovie federali svizzere è passato da 112 e 226 milioni, il numero di tonnellate trasportate da 14,8 a 39,5 milioni. Quanto alle entrate esse sono aumentate da 316 a 1367 milioni di franchi svizzeri.

U.I.C. L'Informazione multidisciplinare

A Parigi si è conclusa recentemente la 7ª Sessione del Corso di Informazione sull'attività ferroviaria internazionale, organizzata dall'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC). Ogni anno l'UIC riunisce per due settimane, funzionari delle diverse reti, i quali partecipano a conferenze di informazione generale sui grandi problemi delle ferrovie tenute dalle più eminenti personalità del mondo ferroviario europeo.

Quest'anno il numero dei partecipanti ospitati a Parigi è stato di 85, appartenenti a diverse reti, tra le quali parecchie reti africane. Tra le esposizioni fatte — seguite sempre da un dialogo tra il conferenziere e l'uditorio, e tradotte simultaneamente in tre lingue — possiamo citare: l'organizzazione internazionale dei trasporti, i problemi economici delle ferrovie, il lavoro in comune per lo studio dei grandi problemi tecnici del futuro, l'aggancio automatico, i trasporti combinati, l'applicazione alle ferrovie delle nuove tecniche di « management », la politica europea dei trasporti, la gestione centralizzata del traffico, la ricerca prospettiva e l'impiego della cibernetica nelle ferrovie, il tunnel sotto la Manica e così via.

Oltre ad una informazione diretta, proveniente dalle fonti più autorevoli, questa sessione ha permesso uno stretto contatto tra funzionari ed ambienti di reti geograficamente diverse, di varia struttura e importanza, ma tutte ugualmente coinvolte nella trasformazione che interessa attualmente il trasporto ferroviario, sia nel campo tecnico che in quello commerciale e di management.

ARNI

Atlantico-Pacifico: cent'anni dopo. Cent'anni fa si concludeva in America la costruzione della linea ferroviaria transcontinentale dall'Atlantico al Pacifico, con l'incontro delle locomotive delle due società costruttrici, la « Jupiter » della « Central Pacific » e la « No. 119 » della « Unione Pacific ». Questa è la fotografia dell'avvenimento nel primo centenario.

Anatomia d'un incidente

LA CHIAVE FATALE

Nel quadro della sicurezza dell'esercizio ferroviario ha una parte molto importante, se non preminente, il servizio dei deviatoi. Ad esso sono normalmente addetti agenti di modesta qualifica, ma dotati di grande senso di responsabilità, nonché di capacità, serietà ed esperienza.

La tecnica moderna provvede gradualmente ad alleviare l'enorme responsabilità che grava sulle spalle dei deviatori, con l'adozione di apparecchiature elettriche per la manovra ed il controllo a distanza degli scambi e con altre apparecchiature di sicurezza che mettono praticamente l'uomo in condizioni di non poter sbagliare se non « violentando » alcune delle parti che compongono i dispositivi.

Ma l'adozione di apparati centrali elettrici di sicurezza, complicati e costosi, avviene con la necessaria gradualità, quandi abbiamo avuto ed abbiamo ancora impianti con deviatoi manovrati a mano ed assicurati con fermascambi a chiave.

Come si deduce dal titolo di questa « anatomia », l'erronea manipolazione della chiave di un deviatoio può risultare fatale a chi ha sbagliato e, forse in maggiore misura, a coloro che verranno coinvolti nell'immancabile incidente.

Ma procediamo con ordine, premettendo una brevissima nota didattica.

Quando un deviatoio è assicurato con fermascambi a chiave e precisamente con due dispositivi, uno da ogni parte, i fermascambi si dicono « gemelli » e da ognuno di essi è, di regola, possibile estrarre una sola chiave del fermascambio gemello, cioè quella che assicura il deviatoio nella posizione opposta, è rimasta imprigionata nella toppa. In conseguenza, poiché ciascuna chiave ha inciso nell'impugnatura il numero di marca corrispondente a quella del fermascambio dal quale è stata estratta, è possibile, controllando il numero di marca della chiave, rilevare la posizione del deviatoio.

L'impianto di cui ci occupiamo è una stazione di media importanza nella quale il servizio scambi si svolge in due posti a terra, uno da ciascun lato del piazzale, composto da una decina di binari.

In ciascun posto opera un caposquadra deviatori. Ciascun ca-

posquadra ha alle proprie dipendenze un deviatore.

I capisquadra manovrano i segnali di protezione su consenso elettrico, non distinto per binario, trasmesso di volta in volta dal dirigente movimento.

Esiste, come di consueto, il modulo M. 53 nel quale è stabilito il binario di ricevimento e di partenza di ciascun treno.

Verso le ore 21 di un giorno di inverno, mentre il personale del turno pomeridiano si accingeva a scrivere le consegne per i colleghi del turno di notte, il dirigente movimento comunicava al caposquadra del posto a terra interessato, l'imminente arrivo di un treno merci che viaggiava in forte ritardo.

Particolare patetico, l'agente che raccoglieva la notizia telefonica del dirigente movimento era il caposquadra montante che si era presentato in servizio una diecina di minuti prima dell'ora prescritta.

Appena ricevuta la comunicazione ordinava al dipendente deviatore di recarsi a disporre quattro deviatoi nella posizione voluta per ricevere il merci in arrivo nel binario previsto dal modulo M. 53 — che era precisamente il sesto — ritirando le relative chiavi. Egli stesso, a guadagno di tempo, si incaricava direttamente di ritirare le chiavi da altri due deviatoi interessati dall'itinerario da predisporre.

Il deviatore, nel compiere una operazione tanto importante quanto abituale, manovrò tre dei quattro deviatoi nella posizione voluta e ritirò dai fermascambi le chiavi previste, ma per errore dispose il quarto deviatoio nella posizione opposta a quella richiesta per istradare il treno in sesto binario e conseguentemente ritirò la chiave del fermascambio che assicurava l'itinerario per il quinto binario.

L'errore del deviatore non sarebbe stato tragico se il quinto binario fosse stato libero, ma purtroppo esso era occupato dal materiale di un treno in partenza nella nottata.

Tuttavia, fino a questo momento, nulla sarebbe stato ancora compromesso poiché il deviatore doveva riconsegnare le chiavi al caposquadra cui incombeva l'obbligo, prima di riporle nell'armadietto, di controllare che corrispondessero per « quantità e qualità » a quelle richieste per istradare il treno in arrivo in sesto binario. Egli cioè doveva verificare che il numero inciso nell'impugnatura di ciascuna chiave corrispondesse ai numeri indicati, per l'arrivo in sesto binario, nell'apposito prospetto ritiro chiavi esistente nel posto.

Purtroppo la preoccupazione del caposquadra di accelerare il più possibile le necessarie operazioni per non aumentare il ritardo del merci che si stava fermando al segnale di protezione, giocò un ruolo disgraziatamente negativo nell'operato di tale pur ottimo agente.

Egli infatti curò scrupolosamente — come del resto il deviatore — l'accertamento della libertà dell'itinerario per il sesto binario. Si procurò, come prescritto, dal collega del posto a terra situato all'altra estremità del piazzale, la conferma della regolarità della « zona d'uscita », ma sempre riferita al sesto binario.

Perfezionate tutte le operazioni e ricevuto dal dirigente movimento il prescritto consenso elettrico, il caposquadra deviatori dispose a via libera il segnale di protezione ed il merci entrò alla velocità di circa venti chilometri orari nel quinto binario occupato, come abbiamo visto, da una colonna di carri.

L'urto fu inevitabile e le conseguenze molto superiori ad ogni previsione. Infatti oltre ai danni ammontanti ad alcuni milioni, si lamentò la morte dell'aiuto macchinista ed il ferimento del macchinista e del capotreno del treno investitore.

L'immensa pietà per la vittima non ci impedisce di esternare un profondo senso di commiserazione anche per i due agenti responsabili dell'incidente che, dopo anni di lodevole servizio, dovettero provare la terribile esperienza del carcere e della peregrinazione per i tribunali.

Viene spontaneo chiedersi come mai, entrando a velocità così modesta, dopo una breve sosta al segnale di protezione, il macchinista non scorgesse tempestivamente la sagoma del veicolo estremo della colonna in sosta in modo da evitare o ridurre notevolmente le conseguenze dell'urto.

Gli inquirenti hanno risposto a questo interrogativo appurando che il veicolo di testa della colonna si trovava esattamente in una zona d'ombra proiettata da un cavalcavia che sovrastava i binari e determinata dal fascio luminoso proveniente da una torre faro.

Francesco GIAMBI

Filo diretto

UN FARO SULLE LOCOMOTIVE

Sig. Direttore Generale,

il doloroso fatto accaduto ai macchinisti Salvatore Arena e Giovanni De Domenico vuole, nel modo più deciso, che ci svegliamo dal nostro stato letargico ed incosciente dei pericoli cui andiamo incontro per la mancanza di una illuminazione adeguata per poter vedere attraverso i fari gli eventuali pericoli che possiamo incontrare di notte sulle rotaie.

I casi di massi sui binari, in questa nostra Sicilia si succedono in modo preoccupante: nel solo mese di febbraio ne abbiamo registrati due, Pollina e Acitrezza.

In quest'ultima località abbiamo perduto, purtroppo, un messinese mentre un altro soffre dolori atroci in una stanzetta dell'ospedale S. Marta di Catania.

Si sa che sono state emanate dalla S. V. disposizioni affinché i fanali dei locomotori proiettino luci abbaglianti sul tipo delle automobili, ma come ogni cosa di questo mondo, i provvedimenti emanati non vengono attuati, le disposizioni riposano nei cassetti, le velocità dei treni aumentano, la visibilità notturna è zero.

Rivolgo pertanto un vivo appello alla S.V. Ill.ma perché abbia a cessare questo stato di pericolo.

Gradirei essere assicurato con risposta scritta.

Distinti saluti.

Avv. N. GIORDANO BRUNO
Messina

Egregio Avvocato,

la Sua emozione per il drammatico incidente verificatosi il 23 febbraio scorso nei pressi di Acitrezza in seguito al deragliamento di un rapido causato da un improvviso ostacolo caduto sulla via può essere compresa e condivisa da chi, giorno per giorno, segue da vicino le vicende dell'esercizio ferroviario.

In attesa che sull'evento si completi l'inchiesta in corso, sono tuttavia in grado di assicurarLe, con tutta certezza, che sull'elettromotrice del treno R. 565 il faro centrale di illuminazione di via era regolarmente sistemato ed in perfette condizioni di funzionamento.

Del resto, i fari sono già installati su tutti i rotabili di costruzione recente.

Per gli altri, in particolare per le locomotive elettriche e diesel, entro l'anno l'installazione del faro sarà cosa fatta almeno al 75%: il che non è poco, considerato che si tratta, in tutto, di un parco che comprende circa 2000 unità.

Semmai, si va considerando l'eventuale possibilità di ritoccare la normativa alla quale l'uso dei fari di illuminazione è subordinato, senza intaccare il principio di base sul quale è impostata la marcia dei treni, regolata — come sa — essenzialmente dal funzionamento dei segnali luminosi della via.

Con il più vivo apprezzamento per il Suo interessamento e per la Sua sensibilità, le invio i migliori saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

LA « LETTERA DI AVVISO »

Sig. Direttore Generale,

come Ella sa dal 1° febbraio è entrato in vigore il metodo di non inviare più al destinatario la lettera d'avviso di arrivo delle merci in piccole partite a resa accelerata e a colli celeri.

Tutti si domandano come debbono fare i destinatari per sapere tempestivamente dell'arrivo delle spedizioni, almeno per evitare le tasse di sosta. Ancora oggi la stragrande maggioranza delle stazioni sono sprovviste del telefono urbano.

Se la clientela deve portarsi continuamente in stazione, anche per le più semplici informazioni, significa che offriamo un « servizio » poco soddisfacente.

Nell'attuale sistema dei trasporti, basato sulla libera concorrenza, la nostra Azienda deve migliorare la sua organizzazione per i rapporti con il pubblico.

Oggi, per il tipo di attività che svolgiamo, il telefono urbano è fra le immediate esigenze dell'Azienda.

Intanto nelle stazioni sprovviste di telefono pubblico, se non è possibile escogitare un sistema migliore, si dovrebbe ripristinare l'invio della lettera di avviso di arrivo merci.

FRANCESCO SATURNO
C. Gest. P.le - PRATOLA PELIGNA

Sig. Francesco Saturno,

la ringrazio per quanto mi segnala con la Sua lettera del 17 marzo scorso.

Proprio recentemente si era già provveduto ad ovviare alle difficoltà che Lei rileva, istituendo uno speciale foglio di « invito ritiro merci » da aggiungere alle nuove lettere di vettura. Compilato dal mittente, tale foglio viene inviato al destinatario a cura della stazione di arrivo: dovrebbe, quindi, rispondere bene all'esigenza di avvisare gli utenti, pur non avendo valore ai fini del termine dell'asportazione delle merci.

Il tipo speciale di lettera di vettura priva di « avviso arrivo merci » era stato previsto esclusivamente per far fronte alla necessità di mettere sullo stesso piano giuridico — in particolare per quanto riguarda la decorrenza del termine per il ritiro delle merci — le spedizioni eseguite con « scontrino » e quelle eseguite con « lettera di vettura ». Ciò in quanto, con la riforma del settore delle spedizioni in piccole partite, entrata in vigore il 1. febbraio scorso, si è voluto che l'utente potesse scegliere liberamente tra la lettera di vettura e lo scontrino, per le spedizioni a resa accelerata o di colli celeri. E naturalmente la libera scelta implicava parità di condizioni per i due sistemi.

Mi compiaccio per l'interessamento da Lei dimostrato e Le invio cordiali saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

BINARI DEL CONTINENTE ASIATICO

TAILA

Sul tratto Bangkok-Ajutthia.
Il fumo della locomotiva si fonde con l'incenso dei templi buddisti.
Nella pagina accanto: la deliziosa Miss Tailandia, signorina Saengduen, invia un saluto ai ferrovieri italiani.

IDIA

Paese del sorriso

Il nostro collaboratore reduce da un viaggio in Estremo Oriente ci offre un quadro all'insegna dell'attivismo e dell'efficienza della rete ferroviaria di questo lontano Paese.

dal nostro inviato

Bangkok

Dopo gli scali intermedi di Beirut e di Karachi, l'aereo era arrivato a Bangkok con circa due ore di ritardo. Faceva caldo nella sala d'attesa dell'aeroporto di Don Muang. La temperatura oscillava attorno ai 30 gradi, e fuori spirava un umido vischioso scirocco. Pensai al febbraio italiano, mentre cercavo invano di rilassarmi e di mettermi a mio agio dopo la forzata angustia del viaggio.

Dagli altoparlanti venne ad un tratto scandito il mio nome. Non me ne resi subito conto: il forte accento inglese lo deformava fino a rendermelo quasi irriconoscibile.

Rimasi un po' perplesso quando venni presentato a due giovani che a prima vista scambiai per dei soldati. Vestivano infatti un'uniforme color kaki, ma soprattutto portavano stellette e altri vistosi fregi sulle spalline della camicia a mezze maniche. Ebbi per un attimo l'impressione che mi stesse succedendo qualcosa di grave, ma mi tranquillizzai immediatamente: quelli che adesso mi stringevano la mano con un ampio e amichevole sorriso erano infatti due funzionari delle ferrovie tailandesi, venuti gentilmente ad accogliermi. Evidentemente, la lettera credenziale che « Voci » aveva spedito alla Direzione Generale delle R.S.R. (la sigla delle ferrovie) stava dando risultati anche maggiori di quelli sperati.

Assolti i necessari convenevoli, venni fatto oggetto di tutta una serie di premure che mi consentì di trovarmi in breve a bordo di una 1100 Fiat che mi portava verso l'albergo, dopo aver sbrigato rapidamente tutte le formalità di polizia e doganali. Tra l'altro, mi era stato subito consegnata una tessera personale di libera circolazione valida per tutta la rete ferroviaria. Tra il Don Muang e Bangkok c'è all'incirca la stessa distanza che intercorre tra Fiumicino e Roma. Una volta fuori, m'impressionò molto l'intensità del traffico automobilistico. « Anche qui », pensai. Impiegammo quasi un'ora per raggiungere la città, malgrado la perizia e la prontezza di riflessi dell'autista.

Appena fuori dall'aeroporto, il dr. Suchin, delle Public Relations, mi fece notare una stazione ferroviaria che si poteva scorgere a fianco dell'autostrada. Approfittai per chiedere se esistessero collegamenti diretti con gli aeroporti. Mi spiegò che un progetto in tal senso era stato avanzato, ma che la sua attuazione, almeno per il momento, si prospettava tutt'altro che facile: bisognava infatti tener conto della modesta velocità consentita dall'armamento e dalla difficoltà di ricezione della stazione centrale di Bangkok.

Giunti al Narai Hotel, un gigantesco edificio di dodici piani del tipo Hilton, gli amici ferrovieri vollero ancora informarsi sul mio programma per l'indomani. Desideravano infatti indirizzarmi ed accompagnarmi in una visita alla città e ad un incontro con gli altri funzionari della Direzione Generale delle R.S.R. Accettai senz'altro la preziosa offerta. Era decisamente sorprendente, anche perché inattesa, la dinamica ospitalità con cui mi si veniva incontro. Tra l'altro vedevo sfaldarsi un mio pregiudizio che voleva afflitti da lentezza e pigrizia croniche i popoli del caldo Oriente. A dire il vero si trattava di un pregiudizio che aveva trovato più di una conferma in una precedente avventurosa occasione, durante un viaggio in alcuni paesi asiatici. Ma evidentemente in Tailandia le cose procedono in modo diverso.

Il giorno successivo venni introdotto in una dimensione favolosa ed esotica. Ci recammo infatti a visitare il Grand Palace, il Tempio del Budda morente e il Tempio

TAILANDIA

del Budda di Smeraldo. Tre stupendi esempi dell'architettura orientale che hanno in comune una caratteristica essenziale dell'arte tailandese: i vivaci, splendenti colori delle maioliche ornamentali che rivestono le pareti e il tetto degli edifici, in un ricamo di geometrici, armoniosi disegni.

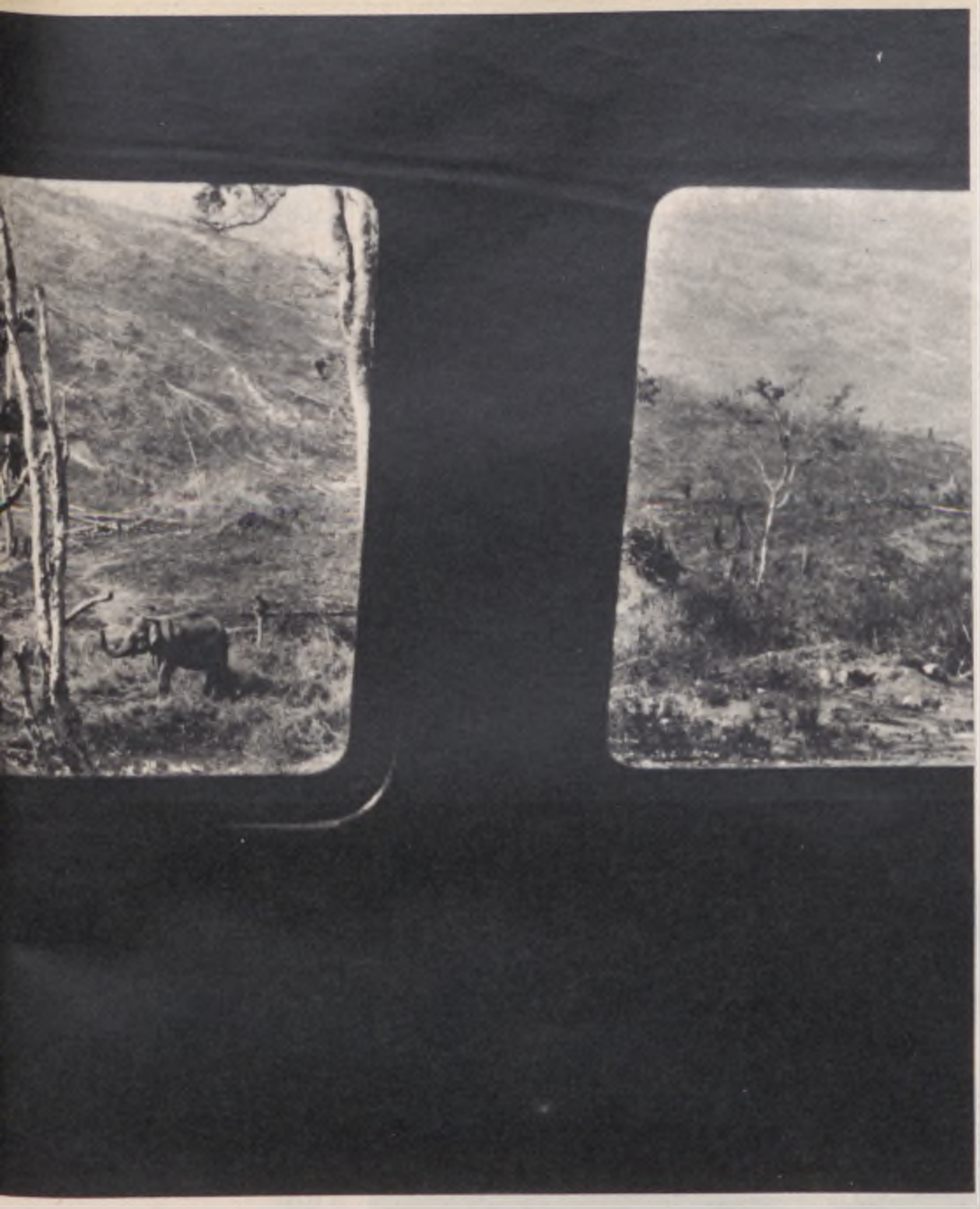
Il Grand Palace, residenza ufficiale del Re, è un capolavoro di sapienza e di fantasia architettonica. Non molto lontano, al centro di una stupenda volta affrescata con dipinti rappresentanti scene della sua vita, troneggia il Budda di smeraldo che è considerato dai fedeli tailandesi l'oggetto più sacro e degno di venerazione. Esso fu modellato in un unico blocco di diaspro dell'altezza di 61 centimetri. Non si conosce l'epoca a cui risale la preziosa opera, che venne scoperta nel 1436, anno in cui apparve quasi da una crepa prodottasi su una grande statua di gesso.

Il Tempio del Budda morente è situato invece all'interno del più grande monastero di Bangkok, quello di Wat Po. Qui, una colossale statua lunga 46 metri e alta 15, tutta in calce e cemento ma ricoperta da una patina d'oro, giace coricata sul fianco destro. Il volto del Budda morente non reca segni di malinconia o di dolore, esprime soltanto un sereno, profondo distacco delle cose di questo mondo.

Fra tante meraviglie, le ore erano trascorse veloci, e incombeva ormai l'appuntamento fissato con gli altri funzionari delle R.S.R. Dovemmo quindi interrompere, seppure a malincuore, la visita ai templi, e raggiungemmo la Direzione Generale, non prima però di aver penosamente arrancato nel traffico davvero caotico della città.

Venni subito accolto, con rara simpatia e squisita cordialità, dai Vice Direttori Generali mr. Achava e mr. Ahna, i quali interruppero ogni altro impegno e ordinarono bevande fresche che per la verità ero in condizioni di apprezzare molto. Poi, notato che avevo qualche difficoltà nell'esprimermi in inglese specialmente nella terminologia ferroviaria, per mettermi completamente a mio agio spostarono la conversazione in francese, nonostante che su questo terreno trovassero a loro volta delle difficoltà. Nel corso del colloquio ebbi interessanti e perfino sorprendenti ragguagli sulla vita ferroviaria della Tailandia. Trovai ad esempio sorprendente che le ferrovie disponessero di Ospedali bene attrezzati. Uno particolarmente importante si trova a Bangkok, proprio davanti alle grandi officine di Makkasan, in un intero quartiere abitato dai ferrovieri. Qui, tra l'altro, l'assistenza medica è completamente gratuita, e soprattutto è svincolata dall'intricata prassi mutualistica che da noi purtroppo ancora vige. Le R.S.R. posseggono inoltre alcuni grandi e moderni al-

Sopra: stazione di Lampang: con il suono della campana il Capo Stazione dà il via al treno. A destra: dal finestrino del treno in corsa, la fuggevole visione di un elefantino staccatosi dal branco. Sotto: giovane bonzo su una vettura giapponese di 2ª classe.



In arrivo alla stazione di Chieng Mai, l'antichissima città, patria di belle ragazze.

berghi a carattere turistico, dove anche il viaggiatore più esigente può trovare ogni comfort per un ideale soggiorno. Sono ad esempio attrezzati con piscine, campi da tennis, campi da golf (che è lo sport preferito da queste parti), spiagge, ecc. Ebbi poi occasione di visitare alcuni di questi alberghi, a Chieng Mai e a Hua Hin, e di constatarne la modernità e la funzionalità. Già da qualche anno, inoltre, in armonia col piano quinquennale di sviluppo, nello scalo di Makkasan sono stati allestiti impianti per la produzione di numerose parti meccaniche e per il montaggio di nuove vetture con materiale di fornitura giapponese.

Le locomotive a vapore vengono via via sostituite con quelle diesel; e per quanto riguarda l'armamento è prevista la graduale sostituzione delle rotaie con materiale più pesante. Significativo mi è parso anche che le ferrovie abbiano allestito un modernissimo centro di addestramento professionale, per operai, tecnici ed ingegneri, che lo frequentano prima della loro assunzione. Si tratta insomma di un quadro che si presenta, anche sotto il profilo economico (dato l'incremento costante del trasporto per ferrovia, malgrado la concorrenza della strada) positivo e confortante, soprattutto in prospettiva. Un indice particolare ma molto suggestivo è il progetto per l'allestimento di un vastissimo museo ferroviario all'aperto, che sarà situato su un'area adiacente un grande scalo di smistamento: iniziativa questa che tra l'altro consentirà alle ferrovie di farsi pubblicità con probabilità di guadagno.

Piacevoli battute di spirito e brevi puntualizzazioni anche di carattere filosofico-culturale resero più cordiale l'interessante colloquio a tre, già permeato da una sincera corrente di simpatia. Intanto, il Direttore Generale delle R.S.R., Col. Saeng, aderendo ad una mia precedente richiesta, mi ricevette.

Piccolo di statura, occhi vivacissimi, sorriso aperto, schietto di comportamento, pronto e chiaro nei giudizi, il Col. Saeng mi impressionò soprattutto per la sua carica di dinamismo e di saggezza. Fra le tante osservazioni acute che mi fece, una mi ha colpito in modo particolare. Verso la fine della nostra conversazione — quasi tutta in francese —, durante la quale avevo chiesto ulteriori ragguagli sulle attività ferroviarie e sul ruolo che la ferrovia svolge nella vita del Paese, mi sentii da lui interrompere con queste parole: « Egregio mr. Sirani, lei vuole farsi una chiara e giusta idea della ferrovia nella vita della nostra Nazione? Ebbene, prenda il treno e si metta a viaggiare il più possibile, cercando però di non usare i treni più comodi e veloci bensì quelli che vanno piano ed accomodandosi anche nelle vetture di terza classe... », e con un ampio sorriso si congedò da me stringendomi energicamente la mano.

Seguii alla lettera il suo suggerimento: dopo qualche giorno partii per la lontana, antichissima città di Chieng Mai, patria delle belle ragazze, che raggiunsi dopo 16 ore di un avventuroso viaggio ai confini del Laos.

Massimo SIRANI

VACANZE D.L.F. 1969

QUEST'ANNO SI VA...

Gite turistiche con organizzazione nazionale:

FRANCIA

● **Parigi-Versailles** (affidata al D.L.F. di Ancona - partenza 27 giugno); (affidata al D.L.F. di Palermo - partenza 2 settembre).

FRANCIA

● **Parigi-Tours-Castelli della Loira** (affidata al D.L.F. di Verona - partenza 24 agosto).

FRANCIA

● **Lourdes** (affidata al D.L.F. di Milano - partenza 25 settembre);

FRANCIA

● **Parigi-Versailles-Lourdes** (affidata al D.L.F. di Napoli - partenza 2 settembre);
(affidata al D.L.F. di Cagliari - partenza 22 settembre).

FRANCIA

● **Parigi-Mont S. Michel** (affidata al D.L.F. di Firenze - partenza 10 agosto).

SVIZZERA-FRANCIA

● **Montreux-Rochers de Naye-Lago di Lemano-Parigi-Versailles** (affidata al D.L.F. di Napoli - partenza 28 giugno).

SVIZZERA

● **Zurigo-Schaffhausen-Lucerna-Lago 4 Cantoni** (affidata al D.L.F. di Milano - partenza 29 giugno);
(affidata al D.L.F. di Ancona - partenza 29 agosto).

SVIZZERA

● **Montreux-Ginevra-Losanna** (affidata al D.L.F. di Verona - partenza 6 luglio).

FRANCIA-INGHILTERRA

● **Parigi-Londra** (affidata al D.L.F. di Reggio Calabria - partenza 30 agosto).

INGHILTERRA

● **Londra** (in aereo).
(affidata al D.L.F. di Roma - partenza 2 luglio);
(affidata al D.L.F. di Roma - partenza 9 luglio);
(affidata al D.L.F. di Roma - partenza 16 luglio);
(affidata al D.L.F. di Roma - partenza 23 luglio);
(affidata al D.L.F. di Napoli - partenza 6 agosto);
(affidata al D.L.F. di Genova - partenza 24 settembre).

INGHILTERRA

● **Londra** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 19 luglio);

(affidata al D.L.F. di Venezia - partenza 2 agosto).

FRANCIA-SPAGNA-PORTOGALLO

● **Lourdes-S. Sebastian-Lisbona-Fatima-Madrid-Barcellona** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 28 settembre).

SPAGNA-MAROCCO

● **Madrid-Siviglia-Fez-Marrakech-Casablanca-Rabat-Tangeri-Algeciras-Gibilterra** (affidata al D.L.F. di Firenze - partenza 9 ottobre).

GERMANIA-BELGIO-OLANDA

● **Coblenza-Colonia-Bruxelles-Ostenda-Bruges-Gand-Amsterdam-Aja-Rotterdam** (affidata al D.L.F. di Torino - partenza 18 settembre).

GERMANIA

● **Hannover-Wolfsburg-Berlino** (affidata al D.L.F. di Genova - partenza 22 giugno).

AUSTRIA

● **Salisburgo-Vienna** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 17 maggio);
(affidata al D.L.F. di Cagliari - partenza 1° settembre).

OLANDA-GERMANIA-FRANCIA-SVIZZERA

● **Rotterdam - Colonia - Coblenza-Magonza-Strasburgo-Basilea-Crociera sul Reno** (affidata al D.L.F. di Roma - partenza 28 giugno).

UNGHERIA-JUGOSLAVIA-ROMANIA

● **Budapest-Belgrado-Bucarest-Crociera sul Danubio** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 4 agosto).

TURCHIA-BULGARIA-JUGOSLAVIA-UNGHERIA-AUSTRIA

● **Pireo-Istanbul-Sofia-Belgrado-Budapest-Vienna** (nave più treno) (affidata al D.L.F. di Milano - partenza 4 agosto).

DANIMARCA-SVEZIA

● **Copenaghen-Stoccolma** (affidata al D.L.F. di Bari - partenza 14 luglio); (affidata al D.L.F. di Cagliari - partenza 10 agosto).

DANIMARCA-NORVEGIA

● **Copenaghen-Fläm-Bergen-Oslo** (affidata al D.L.F. di Reggio C. - partenza 28 luglio).

DANIMARCA-SVEZIA-FINLANDIA

● **Copenaghen-Stoccolma-Helsinki** (affidata al D.L.F. di Venezia - partenza 28 giugno) (treno più aereo).

JUGOSLAVIA

● **Postumia-Lubiana-Zagabria-Plitvice-Zara** (in pullman) (affidata al D.L.F. di Firenze - partenza 5 luglio);
(affidata al D.L.F. di Palermo - partenza 23 agosto).

JUGOSLAVIA

● **Zagabria-Belgrado-Lubiana** (affidata al D.L.F. di Reggio C. - partenza 20 settembre).

CECOSLOVACCHIA

● **Praga-Bratislava** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 20 giugno);
(affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 29 agosto);
(affidata al D.L.F. di Palermo - partenza 10 settembre).

UNGHERIA

● **Budapest-Lago Balaton** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 9 settembre);
(affidata al D.L.F. di Ancona - partenza 13 settembre).

U.R.S.S.-POLONIA

Mosca-Leningrado-Varsavia (treno più aereo) (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 25 giugno);
(affidata al D.L.F. di Napoli - partenza 22 agosto).

GRECIA

● **(Campionati Europei di Atletica Leggera) - Brindisi-Patrasso-Xilocastro-Atene** (affidata al D.L.F. di Bari - partenza 14 settembre).

TUNISIA

● **Tunisi-Cartagine** (affidata al D.L.F. di Firenze - partenza 1° luglio);
(affidata al D.L.F. di Firenze - partenza 15 luglio).

CROCIERE

● **Genova-Largo di Cannes-Napoli** (affidata al D.L.F. di Genova - partenza 4 luglio);
(affidata al D.L.F. di Genova - partenza 15 dicembre).

● **Genova-Marsiglia-Barcellona-Napoli** (affidata al D.L.F. di Bologna - partenza 18 settembre).

● **Genova-Ajaccio-Palma di Mayorca-Algeri-Malaga-Barcellona-Genova** (affidata al D.L.F. di Roma - partenza 2 agosto).

● **Genova - Cadice - Lisbona-Canarie-Casablanca-Malaga-Barcellona-Genonova** (affidata al D.L.F. di Bari - partenza 20 settembre)

● **Brindisi-Pireo-Istanbul-Smirne-Bari** (affidata al D.L.F. di Venezia - partenza 24 ottobre).

● **Ancona-Rodi-Atene-Ancona** (affidata al D.L.F. di Firenze - partenza 9 agosto).

● **Jugoslavia-Grecia-Turchia-Malta** (affidata al D.L.F. di Milano - partenza 20 luglio).

Concluso il girone di andata

Dopo vari anni ritorna il Campionato di Calcio nell'ambito del Dopolavoro Ferroviario. Non che la volontà di rimetterlo in atto sia mancata, ma considerazioni varie ne avevano impedito sino allo scorso anno la realizzazione.

Il calcio occupa, attualmente, un posto preminente nelle attività sportive, ma contrariamente alle finalità del Dopolavoro, ruota su basi professionistiche o semiprofessionistiche.

Molti ferrovieri e figli di ferrovieri giocano con Società impegnate in Campionati indetti dalla F.I.G.C. ed essi non possono partecipare alle nostre gare per il veto posto dalle società stesse e per l'incompatibilità derivante dal calendario stabilito dalla Federazione.

Nell'ultimo convegno dei Delegati Compartimentali per lo Sport sono state esaminate e discusse tutte le questioni inerenti ad una ripresa del Campionato. Il colpo di timone decisivo è stato dato dal Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro, Dott. Scodellari, che vedeva in questa una delle attività maggiormente sentite dai dopolavoristi.

Venne così elaborato un calendario delle gare che prevedeva una fase Compartimentale alla quale potevano partecipare liberamente tutte le squadre di Impianti; una successiva eliminatoria alla quale ogni Compartimento poteva partecipare con una propria rappresentativa.

Le finali verranno disputate nei giorni 20, 21 e 22 giugno nel campo di San Giovanni Valdarno e ad esse parteciperanno le quattro squadre vincenti dei singoli gironi.

Ecco i risultati dei primi tre turni eliminatori.

1ª giornata:

Milano - Torino	0 - 4
Bologna - Firenze	2 - 1
Bari - Reggio C.	0 - 0

2ª giornata:

Genova - Milano	2 - 1
Roma - Bologna	1 - 0
Palermo - Bari	0 - 0

3ª giornata:

Torino - Genova	1 - 3
Firenze - Roma	0 - 1
Verona - Trieste	5 - 2
Reggio - Palermo	3 - 2

Non è facile fare previsioni anche se il Genova sembra fin da ora la più qualificata; non resta, perciò, che attendere i risultati delle partite finali che si prevedono particolarmente combattute.

Giuseppe MAGI

I VINCITORI DEL NOSTRO CONCORSO

Chi andrà in vacanza a Rimini Rivazzurra

Nel sorteggio tra i 405 lettori che hanno inviato la risposta esatta al quesito posto nel numero di marzo la sorte ha favorito:

Stefano Grossi, Manovale - Stazione F.S. di Vigevano
Ercole Accornero, Capo Staz. di 1ª cl., Alessandria
Alberto Daturi, Capo Squadra Manovr. Piacenza
Giuseppe Mellia, Manovale, Acireale
Costantino Macciocu, Capo Treno 1ª cl., Sassari

Il DLF di Rimini ha preso direttamente contatto con gli interessati per gli accordi inerenti al soggiorno.

Ai vincitori l'augurio di buone vacanze dalla Redazione di «Voci».

TURISMO, CULTURA E SPORT NEL D.L.F.

Nuove norme per la concessione dell'assenza giustificata e dei recapiti di viaggio ai partecipanti a manifestazioni dopolavoristiche.

Al fine di incrementare e di agevolare lo svolgimento delle attività culturali, sportive e turistiche della Istituzione dopolavoristica, il Direttore Generale ha autorizzato, compatibilmente con le esigenze di servizio, la concessione della assenza giustificata e, in attuazione dell'articolo 3 del D.M. 18359 del 10-12-68, le facilitazioni relative ai recapiti di viaggio in favore dei Soci del D.L.F., nei casi sottoindicati.

A) ASSENZA GIUSTIFICATA DAL SERVIZIO PER IL TEMPO STRETTAMENTE NECESSARIO:

1)) con corresponsione delle sole competenze fisse, escluse, cioè, quelle accessorie, ai dipendenti Soci del D.L.F. che, su conforme dichiarazione del Presidente delle Sezioni interessate e dei Delegati Compartimentali di competenza:

— prendano parte alle visite collegiali di istruzione, di volta in volta debitamente autorizzate, a stabilimenti, fabbriche, officine od impianti industriali, in genere aventi per finalità l'arricchimento della preparazione professionale dei ferrovieri;

— partecipino a manifestazioni artistiche di produzione estemporanea;

— siano invitati a cerimonie di premiazione relative a Mostre, Concorsi o Rassegne d'arte a carattere nazionale per affermazioni conseguite nelle manifestazioni stesse;

— partecipino alle competizioni sportive comprese nel Calendario.

2) con corresponsione anche del premio di operosità, o — se trattasi del personale dell'esercizio che normalmente non fruisce del premio suddetto — del trattamento previsto per i giorni di congedo, ai dipendenti, soci del D.L.F. che per la loro particolare competenza vengano designati dall'Ufficio Centrale ovvero dai Direttori Compartimentali su richiesta dei Presidenti dei Dopolavoro Ferroviari ad:

— accompagnare gruppi di Soci in occasione di manifestazioni culturali, di visite collegiali di istruzione di cui al precedente capoverso, o per le manifestazioni previste nella prima parte dei Calendari per la Cultura, lo Sport ed il Turismo;

— organizzare manifestazioni o gare previste nella prima parte dei Calendari;

— espletare, per incarico dell'Ufficio Centrale DLF, in località all'interno o all'estero, compiti di particolare interesse per lo svolgimento delle attività istituzionali (ad es.: membri di Giurie, esperti, Delegati in Commissioni Tecniche, ecc.);

— curare, su incarico dell'Ufficio Centrale del DLF, la ricezione e l'assistenza in Italia di comitive di ferrovieri stranieri.

B) BIGLIETTI GRATUITI DI VIAGGIO.

1) Per la classe spettante in base alle concessioni di viaggio cui hanno normalmente titolo:

— ai Delegati Compartimentali per la Cultura, lo Sport ed il Turismo ed ai componenti dei Consigli Direttivi e dei Collegi Sindacali delle sezioni del Dopolavoro Ferroviario, allorché si rechino fuori sede per attività inerenti al loro incarico;

— agli stessi, nonché ai Soci effettivi del D.L.F. incaricati ad accompagnare gruppi di Soci partecipanti a visite collegiali di istruzione ed a manifestazioni culturali, sportive e turistiche, o dell'assistenza a gruppi di ferrovieri stranieri in occasione del loro soggiorno in Italia, nonché organizzare manifestazioni di interesse dopolavoristico su piano nazionale od, infine, di partecipare a cerimonie di premiazione per affermazioni conseguite in dette manifestazioni.

2) Per la seconda classe:

— ai Soci componenti squadre sportive, complessi filodrammatici, filolirici, bandistici e simili, fino ad un massimo di venti per ogni Sezione di Dopolavoro, per la partecipazione a concorsi, concerti, recite, gare ed altre manifestazioni previste dai Calendari, ovvero di volta in volta debitamente autorizzate.

Per percorsi superiori a chilometri 500, in particolari casi di manifestazioni a carattere nazionale, su proposta dei Direttori Compartimentali di giurisdizione per il tramite dell'Ufficio Centrale D.L.F., verrà, caso per caso, esaminata la possibilità di concedere il rilascio di biglietti di 1ª classe.

C) BIGLIETTI DI VIAGGIO CON LA RIDUZIONE DEL 50 % SUI PREZZI DELLA TARIFFA ORDINARIA:

1) ai componenti di gruppi dopolavoristici di almeno dieci Soci per lo svolgimento di gite turistiche o culturali, previste dai Calendari o di volta in volta debitamente autorizzate;

2) ai Soci componenti squadre sportive, complessi filodrammatici, filolirici, musicali, bandistici e simili, di cui al precedente punto B/2, eccedenti il numero di venti.

Le concessioni di viaggio di cui sopra, per quanto concerne le manifestazioni previste nella prima parte dei Calendari per la Cultura, per lo Sport e per il Turismo, verranno rilasciate dalle Direzioni Compartimentali, su presentazione di elenchi degli aventi titolo firmati dal Presidente del D.L.F. interessato e controfirmati dal Delegato Compartimentale di competenza.

Le concessioni di viaggio per quanto concerne gli altri casi saranno rilasciate dalle Direzioni Compartimentali direttamente, previo benestare del Direttore Compartimentale, secondo che gli spostamenti avvengano nell'ambito dello stesso Compartimento ovvero su richiesta del Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. qualora detti spostamenti abbiano luogo in località ubicate in Compartimenti diversi.

Per Voi, Amici in pensione

a cura
di A. Maussier

Iniziamo la nostra rubrica rispondendo all'assuntore a riposo Federico De Dominicis da Spello il quale lamenta che alla sua pensione non è annessa l'integrazione temporanea (pari al 60 % della pensione) stabilita con la Legge 1315/63 (primo 30 %) e con il D.P.R. 754/65 che ha raddoppiato tale percentuale.

Purtroppo ciò dipende dall'articolo 36 della Legge 249/68 il quale ha abrogato le disposizioni sopra riportate, istitutive, tra l'altro di tale indennità accessoria, in quanto al posto degli stipendi in vigore al 31-12-64, la Legge 249/68 stabilisce che dal 1-3-68 le pensioni vadano liquidate con gli stipendi a tale data.

Dispone ancora la Legge, all'art. 37, che per le pensioni decorrenti da data anteriore al 1-3-68 la eventuale differenza tra vecchio e nuovo importo va conservata a titolo di assegno personale. Questo è il caso, ad esempio, degli assuntori cessati prima del 1-3-68.

Per quelli cessati dopo, invece, essendo state abrogate le disposizioni che prevedevano il 60 %, nulla, purtroppo è dato poter fare.

Non si pensi però che tale fatto non fosse stato previsto, poiché l'Azienda, quando si profilò il pericolo, rappresentò tempestivamente a chi di dovere la anomala situazione in cui si sarebbero venuti a trovare gli assuntori ferroviari.

Purtroppo, però, le note vicende, nel cui clima maturò il provvedimento, disinvoltamente chiamato poi « miniriforma » impedirono che l'appello della Azienda venisse raccolto.

Il Capo Deposito Principale a riposo Luigi Stefani da Trento chiede se per poter stabilire la sua nuova pensione si può istituire una proporzione aritmetica con i dati relativi ad un'altra pensione per la quale, su queste colonne abbiamo fatto un esempio. No, non è possibile, perché gli stipendi vecchi ed i nuovi non sono legati tra loro da una stretta proporzionalità aritmetica.

Il nuovo stipendio (5° scatto) di C. Dep. P.le è di annue lorde L. 1.817.775. Con un po' di pazienza (sfogliando i numeri di « Voci ») potrà rifarsi il calcolo.

Il sig. Alfredo Mangiavillani stia tranquillo: la riliquidazione della sua pensione verrà effettuata sulla base dello stipendio tenuto presente nella liquidazione originaria (1.317.800) rapportato alle tabelle attuali.

Al Csq. Manovrat. a r. Giuseppe Ustica risponderà direttamente l'Ufficio Pensioni.

Il Frenatore a r. Francesco Paolo Maggiore, che ringraziamo per le cortesi espressioni usate nei nostri riguardi chiede di conoscere come si calcola la rata netta mensile per pensioni superiori a L. 960.000.

Eccolo accontentato. Facciamo presente che nella cifra suddetta è compresa anche la 13ª mensilità.

Esempio:

Pensione annua lorda	895.200
13ª mensilità	74.600
	969.800

Naturalmente l'esempio si può fare anche con una pensione di 1.000.000 a cui poi si aggiunge la 13ª mensilità.

Allora attenzione:

A)	Pensione + 13ª	969.800	—
B)	Contributo ENPAS (1 % di A) .	9.698	
C)	Imponibile	960.102	
	di tale importo, le prime 240.000 sono esenti da imposta. Da lire 240.001 a 960.000 la imposta è del 4,20 % e cioè 720.000 x 4,20 .	30.240	
	Il residuo (L. 102 in questo caso) è gravato invece dell'11,40 % e cioè 102 x 11,40 %	11,62	
D)	Totale ritenute . .	30.251,62	30.251,62
E)	Pensione netta annua (C — D)		929.850,38
F)	Pensione mensile (E : 13) . .		71.526,95
G)	Bollo (0,50 %)		36,00
H)	Pensione netta mensile arrot. .		71.491

Un po' complicato, no? Con un po' di pazienza però, ci riuscirete.

All'assuntore Ernesto Gallo ed a tutti gli assuntori che attendono con ansia notizie sulle modifiche alla normativa vigente rivolgiamo l'invito a conservare il numero del mese scorso di « Voci » per regolarsi al riguardo.

Aggiungeremo che è stata anche diramata una circolare con la quale si impartiscono disposizioni e si danno istruzioni per l'applicazione della Legge n. 94 del 26-2-1969.

Il signor Otello Pini da Firenze, dopo aver preso atto delle risposte alla « Nazione » di Firenze da parte del Direttore Generale chiede di conoscere scere quanto ci sarà da attendere per la riliquidazione della buonuscita. Purtroppo nessuna riliquidazione al riguardo è prevista a meno che egli non intenda riferirsi al riscatto ai fini della buonuscita dei servizi non di ruolo e militari (infatti egli accenna ad una domanda che avrebbe già prodotto). Tale notizia interessa anche l'Applicato P.le a riposo Claudio Nicorelli.

Ebbene anche tale lavoro è a buon punto di oltre 100.000 domande pervenute ne sono state esaminate 85 mila. Per moltissime di queste (circa 25.000) è stato necessario scrivere agli interessati, ai distretti, ai Ministeri e ad altri Enti per il perfezionamento della documentazione.

Per le 60.000, diremo così, « lavorabili » sono stati definiti tutti i conteggi ed i calcoli necessari e, dall'Ufficio pensioni, che prevede a tali lavori, sono state passate all'Opera di Previdenza che ha provveduto ad approvarne già 40.000.

Anche in questo, come nel più grande lavoro della riliquidazione delle pensioni viene fatto di domandarsi se non si poteva far più celermente. La risposta risiede nella considerazione che, come al solito, tale lavoro viene svolto dall'Ufficio Pensioni il quale, per la verità, si avvale anche di personale reclutato da altri uffici, ma, pur con questi apporti di personale, che logicamente non possono essere aumentati a volontà, è sempre molto disagevole approntare e dirigere contemporaneamente due, tre ed a volte quattro lavori di tale mole.

Questa risposta potrebbe interessare anche il cav. Emanuele Vescovi il quale, a riposo dal '57, vuole sapere se anche a lui spetta la riliquidazione Certo, occorre solo un pochino di pazienza ed aspettare che siano smaltite prima le pratiche dei « veramente » vecchi.

Comunque l'Ufficio ha preso l'impegno di definire il lavoro entro il prossimo autunno e se non interverranno cause ritardatrici estranee alla volontà degli addetti a tali lavori, vedrete che ce la faremo per davvero. Intanto, ripetiamo, non scrivete per sapere queste notizie all'Ufficio Pensioni ed in altro numero vi abbiamo spiegato il perché.

NOTIZIE PER VOI

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Nel mese di aprile sono passate al vaglio del Consiglio di Amministrazione, tra l'altro, le graduatorie di merito del concorso a posti di Operaio qualificato (I.E.) per i Compartimenti di Roma e Verona, nonché del concorso a posti di Cantoniere in prova per i Compartimenti di Napoli e Milano.

Tre promozioni di particolare importanza sono state inoltre favorevolmente esaminate: riguardano l'ing. Francesco Ippolito, il dr. Luigi De Chicchio e l'ing. Giuseppe Astrologo, avanzati rispettivamente a Direttore Compartimentale di 1ª cl., Direttore Centrale e Direttore Compartimentale.

Al personale di macchina in servizio sui mezzi leggeri di trazione è stato assegnato un soprassoldo in base all'art. 73 D.C.A.; mentre un compenso è andato a favore degli operatori agli ultrasuoni: si tratta di altri due provvedimenti approvati dal Consiglio, che ha fatto « passare » anche le variazioni degli organici del personale di macchina.

Rilievo particolare ha avuto la seduta del 24 aprile, durante la quale sono state approvate proposte per l'esecuzione di lavori e l'acquisto di materiali per un importo complessivo di ben 11 miliardi e 22 milioni di lire. Tra i provvedimenti più importanti abbiamo: il rinnovamento e le migliorie degli impianti fissi del Servizio Impianti Elettrici; il rinnovamento degli impianti fissi della trazione elettrica nell'esercizio 1969; il rinnovamento e il miglioramento degli impianti e meccanismi fissi del Servizio Materiale e Trazione; l'impianto di un apparato centrale elettrico del tipo a pulsanti della stazione di Napoli Campi Flegrei; l'impianto del blocco semiautomatico nella tratta Ciampino-Cassino; la ripartizione di fondi per lavori di miglioria ai dormitori del personale; l'acquisto di 10 automotrici elettriche ALe 601 e di 40 automotrici termiche ALn 668. E' proprio il caso di dire che queste cifre e questa pur arida elencazione parlano da sole in modo piuttosto espressivo.

LE CONCESSIONI DI VIAGGIO RESTANO

Gli impiegati F.S. investiti di mandato amministrativo continuano ad usufruire delle concessioni gratuite di viaggio come se fossero in servizio. Lo ha precisato il Direttore del Servizio Affari Generali in una sua recente circolare, chiarendo quanto dispone in proposito la legge 1078/1966.

Questa possibilità non sussiste invece per quanto riguarda le concessioni per l'estero, dato che questo trattamento — in base al regolamento internazionale FIP — è riservato al personale in servizio esclusivo presso le Amministrazioni ferroviarie aderenti.

PER I CONCESSIONARI DI ALLOGGI AZIENDALI

Succedeva spesso in questi ultimi tempi che ai concessionari di alloggi aziendali venissero addebitati importi talvolta anche rilevanti per differenze di canoni di affitto riferite a periodi precedenti.

Questo fatto ovviamente causava notevole disagio economico agli interessati e provocava da parte loro giustificati risentimenti.

Con una recente circolare il Direttore Generale ha disposto affinché questi inconveniente non abbiano più a ripetersi.

In particolare è stato stabilito che, d'ora in poi, ai concessionari vengano comunicate con tempestività quelle modifiche apportate ai loro alloggi che comportano variazioni nei relativi canoni.

— Spero che il fumo non la disturbi, signora...

PER L'ALTA MONTAGNA DUE DIVISE INVERNALI

Il personale che risiede in zone molto fredde di alta montagna ha la facoltà di ottenere una seconda divisa invernale al posto di quella estiva. Questa concessione è stata recentemente riconfermata, con la precisazione che coloro i quali sono ammessi a fruirne non potranno avere in dotazione le camicie estive da indossare senza la giacca. Inoltre, sempre nel rispetto dei termini di durata minima previsti dal Regolamento per il vestiario uniforme, il berretto dovrà essere adeguato al tipo — invernale o estivo — di trattamento prescelto.

Bisogna tener presente peraltro che la facoltà è subordinata a precisi limiti: anzitutto alla disponibilità delle scorte; in secondo luogo essa potrà essere esercitata solo fino a quando entrerà in vigore il nuovo sistema di fornitura di divise già confezionate.

SCARPONI DA NEVE

Sempre in tema di vestiario uniforme, è stato anche chiarito che, per il personale avente diritto agli scarponi da neve, questi ultimi non sostituiscono entrambe le paia di calzature da lavoro normalmente in dotazione, bensì uno solo. In tal caso dunque la fornitura è di un paio di scarponi da neve e di un paio di calzature da lavoro, beninteso nei rispettivi termini di durata stabiliti dalle disposizioni.

Noi e la Stampa

Da un esame anche sommario di quanto è apparso sulla stampa nazionale in materia di trasporti, nello scorso mese di aprile, balza evidente come l'attenzione del Paese sia stata attratta verso i grossi problemi di carattere generale del settore, ai quali, in più occasioni, hanno fatto riferimento personalità politiche, esperti e tecnici.

Il Giorno, nel pubblicare un'intervista rilasciata dal Ministro Mariotti, per illustrare i nuovi indirizzi che egli intende dare alla politica dei trasporti, rileva che in sostanza si tratta di un nuovo coordinato assetto del settore, per porre fine ad una situazione che lo stesso Ministro ha definito caotica, disorganica, frammentaria, turbata da circostanze abnormi. Un giudizio pressoché analogo ne ha dato su **La Stampa** F. Palazzi, Direttore dell'Anfia, ritenendo di poter individuare fra le cause della crisi dell'autotrasporto, quella che egli definisce la tradizionale politica di difesa del mezzo ferroviario. Ma una precisa risposta a questa asserzione è stata data, in un'altra intervista, che la rivista **L'Automobile** speciale, ha avuto sempre col Ministro Mariotti, in occasione dell'inaugurazione del 1. Salone Internazionale del Veicolo Industriale a Torino.

« Il dualismo fra strada e rotaia è ormai superato dai fatti e ci si avvia piuttosto verso forme di integrazione, in cui l'autotrasporto e la ferrovia, sfruttando le loro particolari caratteristiche, svolgano la propria parte al servizio dell'economia: l'autotrasporto con il suo elevato grado di autonomia, il treno con la sua elevata capacità di trasporto. In sostanza, scrive con soddisfazione il periodico, fra strada e rotaia vi sarà per l'avvenire una competizione organizzata e dall'incontro avuto col Ministro è scaturita più che una semplice intervista o una formale dichiarazione: si è tratta la convinzione che esistono finalmente idee chiare sul come affrontare alcuni tra i problemi più delicati del settore, quale quello del rapporto fra strada e ferrovia.

« Aria nuova ai trasporti » aggiunge il periodico **Strade e Motori,** commentando una dichiarazione rilasciata dal Ministro Mariotti, al quale appunto viene riconosciuta una chiarezza ammirevole su quella che dovrà essere la linea di condotta da seguire per l'impostazione di una politica dei trasporti veramente valida sia all'interno del Paese che nell'ambito dei rapporti internazionali e comunitari. Il Ministro Mariotti è un fermo assertore del coordinamento fra strada e rotaia, osserva P. Casucci su **La Stampa,** che per essere il più importante quotidiano di Torino, dove appunto si è svolta la rassegna internazionale del veicolo industriale, ha dedicato in questo periodo particolare attenzione ai problemi dei trasporti.

Ancora di politica dei trasporti si è parlato al Congresso Nazionale del Sindacato Ferrovieri aderente alla CGIL, come informano **Il Lavoro, Il Globo** e la **Voce Adriatica.** Ne hanno riferito ampiamente **l'Avanti!** e **l'Unità** riportando i passi salienti dei vari interventi, a cominciare da quelli del Ministro Mariotti, del Segretario Generale on. Degli Esposti, dell'on. Bonacina, tutti volti a ribadire l'esigenza di una svolta politica nuova e ardita, capace di assicurare servizi più efficienti per tutti, di eliminare gli squilibri e rendere la situazione socialmente più accettabile.

E' stato questo lo stesso auspicio scaturito nel corso dell'assemblea tenuta nei giorni scorsi dalla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali. La relazione consiliare, rileva **Il Globo,** collocando la situazione particolare dell'Azienda nel contesto generale della problematica dei trasporti di massa, afferma che non è più possibile rinviare l'impostazione di una politica nazionale in questo settore, se si vogliono evitare altri interventi episodici e frammentari, che portano ad una limitata visione dei problemi.

I « guai » che affliggevano i vari rami di attività di trasporto nel 1964, scrive su **L'Astrolabio** l'on. Bonacina, a cinque anni di distanza sono assolutamente identici nella specie, ma enormemente più gravi. Le sole cose positive da registrare sono la considerevole spinta all'ammodernamento tecnico impressa alle Ferrovie statali e il notevole avanzamento del programma di costruzioni autostradali. Di contro a questi miglioramenti, oltre tutto, sta anche l'allarmante peggioramento economico di tutto il settore. Le previsioni formulate verso la fine del 1964 in quel documento noto come la « Relazione Nenni », sulla terapia urgente da applicare alle Ferrovie statali e alla politica dei trasporti, si sono avverate in pieno. « Oggi conclude l'A. — ci troviamo alle falde della montagna, coi piedi scalzi e il fiato grosso. Ma per quanto aspra essa sia, è una montagna che bisogna scalare: proprio non se ne può fare a meno ».

Il nocciolo del problema, scrive ancora l'on. Bonacina sulla rivista **La spesa pubblica,** soffermandosi a considerare la situazione della finanza ferroviaria, è che i mali delle ferrovie sono solo una parte dei mali dei trasporti e che è perfettamente illusorio curare quelli senza questi. Essi chiedono una svolta della politica dei trasporti tanto rapida quanto lo consente la gravità dei problemi da affrontare, tanto coraggiosa quanto lo permette la volontà del Governo, all'occorrenza anche impopolare.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Se da un punto di vista strettamente ferroviario fatti come quello accaduto sul direttissimo Roma-Siracusa non sono auspicabili di frequente, lo sarebbero invece da un punto di vista morale, tenuto conto dei tempi che corrono... Il commerciante A.R. di Giugliano viaggiando sul DD Roma-Siracusa, si è improvvisamente ricordato che l'assegno di due milioni, con il quale aveva acquistato dei mobili in Alta Italia, non era completamente coperto, ed ha pensato di scendere ad A. per recarsi al più presto alla banca ad eseguire l'operazione. Accortosi che il treno purtroppo non aveva in programma la fermata desiderata, senza alcuna esitazione si è attaccato al segnale d'allarme, bloccando il treno in aperta campagna. Naturalmente gli è stata contestata la contravvenzione, ma ha potuto coprire in tempo l'assegno.

TUTTA RETE

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Benvenuto** all'avv. Giuseppe Artale, nuovo Dirigente del Compartimento di Polizia Ferroviaria. Il Commissario Capo avv. Artale proviene dalla Questura di Trieste ed è stato preceduto da meritata fama di funzionario intelligente e preparato ai molteplici impegni ed ai vasti compiti affidati per istituto alla Polizia Ferroviaria. « Voci » gli augura di cuore buon lavoro.

● **Precetto pasquale** al Deposito Locomotive di Bari. La cerimonia è stata officiata dall'Arcivescovo Mons. Nicodemo che ha pronunciato elevate parole. Erano presenti il Direttore Compartimentale ing. Laurentini, il Capo della Divisione Trazione ing. Rizzo, altri funzionari, dirigenti e maestranze dell'impianto.

● **Le nozze d'argento** ha celebrato l'Assistente Principale Bruno Felice, della stazione di Barletta, con la gentile consorte signora Elena Compierchio. « Voci » porge cordiali auguri alla coppia felice con un arrivederci alle nozze d'oro.

● **Cicogna Express** ha depositato Angela Maria in casa dell'Operaio dell'armamento Rutigliano Giacomo. Auguri ai genitori e tanti sorrisi alla piccola da parte di « Voci »

● **Laurea:** Romeo Di Siena, terzogenito del cav. Antonio Titolare della stazione di Bari-S. Spirito, si è laureato in ingegneria elettronica. Le nostre felicitazioni a Romeo e tanti complimenti all'amico Don Antonio che tante soddisfazioni ha sinora ricevuto dai suoi figli: Vincenzo, medico; Gianfranco, procuratore legale ed infine la piccola Erminia che, seguendo l'esempio dei fratelli, frequenta con ottimi voti la 5ª ginnasiale.

● **Una brillante laurea** in lettere moderne ha conseguito la gentile signorina Edvige, figlia del Coadiutore Capo della Divisione Ragioneria Federico Schiavoni, riportando il massimo dei voti e la lode. « Voci » porge sinceri auguri alla neo dottoressa e cordiali felicitazioni all'amico Federico.

● **Binario dieci.** Grazia Zupo, figlia del Capo Tecnico Superiore cav. Nicola del Deposito Locomotive di Taranto, ha guadagnato per la terza volta una borsa di studio. Complimenti sinceri da « Voci » alla brava Grazia ed ai felici genitori.

● **Le nozze d'argento** ha festeggiato l'Ispettore Capo Superiore ing. Giuseppe Cocca, Capo della Divisione Movimento, con la gentile consorte signora dott. Maria. « Voci » porge sinceri auguri per nozze più pregiate.

● **Il Revisore Capo Antonio** Pignataro e l'Applicato Capo Nicola Lopez, entrambi della Divisione Movimento, sono stati eletti rispettivamente Presidente e Consigliere dell'Associazione dei genitori degli alunni della Scuola media statale « Giovanni XXIII » di Bari. Complimenti da parte di « Voci ».

● **Generoso atto di altruismo** ha compiuto l'Operaio Qualificato di I classe Grimaldi Vincenzo della Zona IE di Barletta, il quale ha volontariamente e gratuitamente donato all'AVIS una unità del proprio sangue. Le nostre vive congratulazioni.

● **Alla Zona IE** di Barletta è stato festeggiato l'Operaio Specializzato Antonio Palumbo che è stato collocato a riposo. Gli amici gli hanno offerto una medaglia ricordo in oro. Lunga e serena quiescenza augura « Voci ».

● **A Foggia** presso quella caserma Polfer è stato festeggiato il Maresciallo maggiore cav. Salvatore De Gregorio in occasione del suo collocamento a riposo. Cordiali auguri da « Voci » al neo pensionato.

● **A tutti i colleghi** che hanno lasciato l'Azienda per collocamento a riposo porgiamo vivissimi auguri di lunga pensione.

● **La nostra solidarietà** al Revisore Capo della Divisione Movimento Antonio Rocca per la perdita del figlio Giommi; le nostre vivissime condoglianze.

● **Recentemente** è venuto a mancare l'Applicato Capo a riposo Giocondo Cozzi, già Capo ufficio orari della Divisione Movimento: sentite condoglianze alla famiglia.

● **Viva impressione** ha destato la recente scomparsa dell'Ispettore P.le ing. Francesco Sciannimanico, Capo del Reparto Trazione di Bari. La sua pur forte fibra è stata stroncata da un male inesorabile entro breve tempo. Funzionario di primo ordine per preparazione professionale e per superiori doti personali di modestia, bontà e sincerità, ti conquistava al primo incontro. Noi che avemmo la fortuna di essergli accanto per ragioni di lavoro e che godemmo della sua affettuosa amicizia, non troviamo parole per esternare alla desolata famiglia tutta la nostra solidarietà per il grave lutto che l'ha colpita.

Ferrovieri all'O. d. G.

Il Capo Tecnico Sup. **Luciano Buscaroli** ed il Capo Tecnico P.le **Decio Pallotti** dell'Officina T.E. di Bologna sono stati premiati per il suggerimento relativo alla sostituzione del dispositivo per il sollevamento dei motocarrelli con un martinetto idraulico.

Tale sistema, più funzionale e di facile applicazione, è stato giudicato di particolare interesse per il notevole risparmio di energie fisiche e per il vantaggio economico.

Anche il Segretario P.le **Franco Franchini** della Divisione I.E. di Bologna è stato premiato per un suggerimento relativo alla adozione di appositi stampati in luogo della comune carta bollata per la redazione degli atti contrattuali.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **Binario Dieci.** Due famiglie in questo momento traboccano di soddisfazione, per le eccellenti prove di loro figli. Cominciamo da quella del Revisore Capo Ferretti Renzo (Div. Movimento), la cui figlia Marina si è laureata a pieni voti nella facoltà di Magistero. L'altra famiglia è quella di Vittorio Ferrari, Assuntore tit. di Panigale Scala: suo figlio Maurizio — che già fu C. Gestione a Pisa — si è laureato in Medicina con 110 e lode. Ai due bravi neo-dottori ed alle rispettive famiglie i più sentiti complimenti ed auguri.

● **Mario Baroncini** della Div. Ragioneria ha esposto a Bologna una ventina di tele in una mostra contemporanea di pittura e scultura. Coi pennelli in mano da pochi anni, alla ricerca di una valida espressione artistica, è un figurativo che ha già molto affinato la sua sensibilità personale, con risultati che attraggono.

● **A Imola, invece,** ha esposto sue opere Tancredi Bignardi, Manovale di Lavezzola. Venuto dalla gavetta e passato con fantasia e sicurezza attraverso il paesaggio, ha allargato la sua attività alla natura morta ed al nudo, ottenendo lusinghieri consensi della critica e vari premi fra cui ben tre medaglie di oro in manifestazioni nazionali.

Ai due volenterosi le dovute felicitazioni e l'augurio di trovare presto quella pienezza artistica dalla quale non sono più tanto lontani.

● **Dopo solo un anno** di sua permanenza a Bologna, il dr. Raffaele Brancaccio lascia la Segreteria Compartimentale per assumere altro incarico a Roma, al Servizio Personale. Proveniente dalla dirigenza della consorella di Venezia, gli dà il cambio l'Avv. Aurelio Giacomini, che tanta impronta personale aveva già dato nel passato a Bologna. Ad ambedue gli Ispettori Capi l'augurio di sereno e proficuo lavoro.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini, T. 310

● **Moltissime promozioni** quest'anno agli agenti operanti in terra Sarda. Nell'impossibilità di elencarli tutti diamo brevemente qualche nominativo: Publio Falzoi, Segretario Tecnico Superiore della Divisione Lavori; Mario Piredda e Enrico Marica, Segretari Principali della Di-

IL VARO DEL PONTE. Trecentottanta tonnellate di ferro il peso del manufatto posto in opera sul fiume Masino in soli quaranta minuti. Nelle foto, da sinistra i due ponti affiancati; entrano in funzione i verricelli, e lentamente, il ponte comincia a muoversi. Il servizio fotografico ci è stato inviato dal Macchinista Angelo Dozio.

visione Movimento; Giuseppe Malacrinò, Controllore 1ª classe di Sassari; Domenico Marzilli e Mario Bacconi, Capo Personale Viaggiante Principale del D.P.V. di Cagliari; Eduardo Cambila e Aurelio Lo Faro, Capo Pers. Viagg. 1ª classe di Sassari; Luigi Carlucci, Revisore Capo del Reparto Traffico di Sassari e Giancarlo Sollaino, Capo Gestione di Oristano. A tutti i promossi, quelli nominati e non, le nostre congratulazioni!

● **Festeggiatissimi** nel loro giorno del compleanno sono stati collocati in quiescenza i colleghi: Antonino Loi, Coadiutore Tecnico Capo della Divisione Lavori; Pasquale Fadda, Macchinista 1ª classe del D.L. di Cagliari; Luigi Ullu, Operaio Qual. 1ª cl.; Pasquale Riccardi, Capo Dep. P.le e Alvio Merlo Macch. 1ª classe del D.L. di Cagliari.

Particolarmente al caro e simpatico Pasquale Riccardi, che, dopo 16 anni di permanenza a Cagliari, se ne torna nella sua Napoli vanno i saluti affettuosi di tanti vecchi amici.

Ai neo-pensionati l'augurio di lunga quiescenza!

● **E' morta a soli** 20 anni Pina Cintorino, figlia di Alberto, Capo Stazione 1ª classe di Oristano. Alla famiglia desolata le condoglianze della famiglia ferroviaria oristanese.

● **Sono entrati** a far parte della famiglia ferroviaria sarda molti agenti. Nell'impossibilità di rendere noti tutti i nominativi scegliamo a caso qualcuno di essi, restando intesi che l'augurio di buon lavoro, con la speranza di averli fedeli lettori del Periodico, è esteso a tutti. Ecco i nuovi: Giovanni Sogos Aiuto Macchinista presso il Deposito Locomotive di Sassari, Roberto Cocco Operaio Qualificato presso la 1ª Zona I.E. di Cagliari, Felice Pani manovale nella Stazione di Golfo Aranci, Tullio Onnis nella Stazione di Chilivani, Giovanni Giuseppe Pipere nella Stazione di Olbia e Giuseppe Canu nella Stazione di Sassari.

● **Marcia Nuziale** per Arnoldo Deiana, figlio del Macch. 1ª cl. Ernesto del Deposito Locomotive di Cagliari, unitosi con la sig.na Maria Teresa Corazza a Genova nella monumentale chiesa di San Lorenzo. Al simpatico Arnoldo gli auguri di Voci.

Auguri affettuosi anche a due nostri giovani colleghi: Augusto Gallina, Capo Tecnico dell'Officina del D.L. di Cagliari e alla sig.na Alba Cintura, e al Capo Tecnico Paolo Carcangiu della Divisione Materiale e Trazione ed alla sig.na Clelia Galatti.

● **Marcia Nuziale** anche per il sig. Eugenio Naimoli, figlio del Capo Nucleo dei Controllori Viaggianti Gerolamo, e per la dott.ssa Franca Capello. Alla felice coppia e all'amico Gerolamo gli auguri di Voci.

● **Giuseppe Caruso**, Segretario Superiore presso la Segreteria Compartimentale di Cagliari, già Corrispondente Compartimentale di « Voci » da Palermo, è stato nuovamente trasferito. Questa volta è un trasferimento gradito: a Milano ove parte della sua famiglia si era stabilita da tempo. Al caro don Peppino i saluti affettuosi dei suoi amici di Cagliari!

● **Marroncheddu Alberto Gavino** Commesso in quiescenza e vegliardo combattente è stato insignito della onorificenza dell'Ordine di Vittorio Veneto. Al neo-Cavaliere le nostre felicitazioni!

● **Ha lasciato il Deposito** Personale Viaggiante di Cagliari per assumere la Titolarità del D.P.V. di Benevento il Capo Personale Viaggiante Principale Silvio Stasi. Auguroni per il nuovo incarico!

● **Dopo circa vent'anni** di fecondo lavoro svolto presso la Divisione Lavori si è dimesso dall'impiego il geom. Luciano Contini. All'amico Luciano l'affettuoso saluto dei suoi colleghi dei « Lavori » e delle altre Divisioni!

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un encomio:

— al Capo treno **Perelli Aroldo**, il quale il giorno 7-11-1968 avendo rivenuto sul treno ET 917 un portafogli contenente, fra l'altro, la somma di L. 35.000 lo consegnava al Capo Stazione di Albano per la restituzione.

— all'Assuntore titolare della Stazione di Soratta **Paletta Eudesio**, il quale, il giorno 7 luglio 1968, avendo rinvenuto sul treno AT 822 un portamonete contenente la somma di Lire 75.000, lo consegnava al Capo Stazione di Vittorio Veneto.

— all'Operaio qualificato di 1ª classe **Cemolani Antonio** dell'Officina Veicoli di Vicenza, il quale, il giorno 17 gennaio 1969 avendo rinvenuto nell'interno della citata Officina la somma di L. 30.000, la consegnava ad un agente di P.S. di guardia al locale Posto Polfer.

— al Manovratore **Massara Primo** il quale il giorno 7 gennaio 1969, nei pressi della cabina A della Stazione di Mortara, avendo rinvenuto un portafogli contenente tra l'altro la somma di L. 25.000, lo consegnava al Capo Stazione titolare.

— all'Operaio qualificato di 1ª classe **Savi Giovanni** il quale, il giorno 29 ottobre 1968 avendo rinvenuto in una cabina telefonica della Stazione di Milano Centrale una borsetta contenente tra l'altro, la somma di Lire 133.400, la consegnava all'Ufficio oggetti rinvenuti.

— all'Assistente Principale **Gelli Argante** della Divisione Movimento di Firenze il quale, il giorno 25 dicembre 1968 avendo rinvenuto, nella sala d'attesa della Stazione di Prato, una borsa contenente la somma di Lire 57.000, la consegnava al Dirigente del Movimento.

— al Capo Gestione **Longo Onofrio** della Divisione Movimento di Milano, il quale, il giorno 1. novembre 1968 avendo rinvenuto nella biglietteria della Stazione di Treviglio una borsa contenente, tra l'altro, la somma di L. 331.000, la consegnava al Dirigente del Movimento

— al Manovratore Capo **Vancini Mario** della Divisione Movimento di costà il quale, il giorno 2 gennaio 1969, avendo rinvenuto nel piazzale della Stazione di Livorno P. Vecchio un portafogli contenente, fra l'altro, la somma di L. 36.000 lo consegnava al Dirigente Movimento di servizio.

— all'Assuntore titolare della Stazione di Partanna **D'Antoni Domenico**, il quale il giorno 31 agosto 1968 avendo rinvenuto nell'atrio della biglietteria — un biglietto di banca da Lire 50.000, lo consegnava al legittimo proprietario.

— all'Operaio qualificato **Ripamonti Carlo** il quale il giorno 30 dicembre 1968, essendo salito per lavoro sul treno 459 in costa al Parco Ovest della Stazione di Milano Centrale, rinveniva in una vettura un portafogli contenente tra l'altro la somma di lire 29.065, che consegnava all'Ufficio Oggetti Rinvenuti.

— al Capo Gestione di 1ª classe **Bencivenga Renato** il quale, il giorno 9 gennaio 1969, in servizio allo sportello n. 33 della biglietteria della Stazione di Roma Termini, rinveniva un portafoglio contenente, tra l'altro, la somma di L. 130.320 che provvedeva a consegnare ad un suo superiore per la restituzione al legittimo proprietario.

— al Capo Stazione Principale **Furlan-Pavesi Giuseppe** della Divisione Movimento di Verona il quale, il giorno 27 novembre 1968 avendo rinvenuto nell'atrio della Stazione di Rovereto una borsa contenente, tra l'altro, una dozzina di gioielli d'oro e la somma contante di Lire 60.000, la consegnava ad un agente della locale Polfer.

— al Capo Treno **Panatteri Carlo** della Divisione Movimento di Roma il quale, il giorno 27 febbraio 1969 avendo rinvenuto nel gabinetto del treno SM. sul quale prestava servizio, due anelli del valore complessivo di L. 600.000, li consegnava alla legittima proprietaria.

● **E' morta a Sassari** la signora Angela Vargiu, moglie del Capo Tecnico 1ª classe Antonio Pilia del D.P.V. di Sassari. « Voci » porge le sue sentite condoglianze.

GENOVA

Red.: **Geom. A. Battaglia, T. 517**

● **Giovedì 10 aprile** si è tenuto a Chiavari, nei locali del Cinema Nuovo, un interessante simposio di Relazioni Umane, organizzato dal CIRU per Titolari d'impianto e Capi Reparto della Riviera di Levante. I partecipanti, in verità, non sono stati numerosi, ma il dibattito è stato vivace e nutrito, in quanto l'argomento centrale del simposio ha avuto per tema « I rapporti tra i Sindacati e l'Azienda ».

Questo tema, proposto dall'ing. Bordoni, il quale ha dato il via con il suo saluto ai lavori, ha polarizzato l'attenzione dei partecipanti e degli intervenuti attivamente nel dibattito, come relatori Padre Messori Roncaglia, il dott. Calabrò e il dott. Alessi, come portavoce d'opinioni i sindacalisti Gioia e Salerno, il dott. La Torre e i sigg. De Nevi e Prampolini.

Padre Messori, dopo una breve apertura del dott. Calabrò, ha introdotto un vivace discorso sul « fascino della lotta », che oggi attrae ed esaspera le masse, citando cifre e statistiche sugli scioperi ed agitazioni sindacali che travagliano oggi l'Italia e rapportandole con cifre e statistiche, meno sconfortanti, di altri Paesi Europei. Il dott. Alessi ha evidenziato nel suo discorso il significato delle lotte sindacali, il progresso dei lavoratori e dei sindacati stessi, oggi chiamati a presenziare Organi attivi dell'Azienda, facendo precisazioni interessanti e differenziando il significato della lotta, peraltro necessaria al progresso se civilmente condotta, da quello della violenza, cui ci sembra abbia voluto alludere Padre Messori. Inoltre, nell'intervento dell'Alessi, non sono mancati accenti di psicologia sul fattore umano ed enunciazioni di una acutezza tale da farci pensare e meditare a fondo su tante cose che hanno caratterizzato il confuso mondo del lavoro, in cui si comincia appena a balbettare un linguaggio di rinnovamento.

Dei sindacalisti, Gioia, del Saufi, ha sostenuto la necessità delle battaglie sindacali, sottolineando come l'intervento delle organizzazioni sindacali abbia, se non eliminato, attenuato notevolmente lo sfruttamento cui in passato sottostavano, indifesi, numerosi lavoratori.

● **La ricorrenza del 25 aprile** è stata degnamente solennizzata nello atrio arrivi della Stazione di Genova P.P., dove sorgono le lapidi dei caduti, in memoria dei quali sono state deposte corone d'alloro. Erano presenti alla cerimonia numerosi ferrovieri, l'On. Ceravolo, il Direttore Compartimentale ing. Bordoni, sindacalisti del SFI, SAUFI e SIUF.

Ha preso la parola per primo il sindacalista Cesare Provvedi, il quale ha rievocato il sacrificio di ieri e sottolineato i problemi di oggi, problemi che vanno risolti nello spirito di quella lotta rivoluzionaria che impegnò i giovani di venticinque anni fa.

Ha fatto seguito l'ing. Bordoni, che ha esaltato i valori della resistenza, che ha spianato agli italiani la via della democrazia e della libertà, alla luce delle quali oggi si è affermato il libero dialogo che consente con le organizzazioni sindacali la risoluzione dei più complessi problemi. Un lungo applauso ha siglato il discorso dei due oratori.

● **Domenica 13 aprile** si è svolta presso il torrente Piota di Silvano d'Orba un raduno di pesca alla trota, organizzato dal Dopolavoro ferroviario di Novi Ligure, con la partecipazione di 250 concorrenti in rappresentanza di 16 società. Al Dopolavoro di Genova Rivarolo sono state assegnate una coppa e una medaglia d'argento, al Macchinista di 1ª cl. Aldo Savio una medaglia d'oro. Ha diretto la gara il Capo Stazione Dino Bergaglio, coadiuvato dal Capo Tecnico Rinaldo Scarsi, commissario sportivo, e dagli agenti Armando Bisagni, Giuseppe Prato e Costante Bailo. Agli organizzatori e ai vincitori le nostre congratulazioni.

● **Si è spento in questi giorni** lo Ispettore Capo a riposo Enrico Mascarino, molto noto negli ambienti ferroviari genovesi e soprattutto alla Divisione I.E., dove il Mascarino prestò servizio per lunghi anni.

Porgiamo ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Condoglianze anche al Capo Gestione P.le Andrea Sciutto e al Coadiutore Capo Walter Barbieri per gravi lutti in famiglia.

● **Marcia nuziale** per Angela Caserta e il Capo Gestione Lucio Di Dio, per Mirella Motta e il Manovale Antonino Gargano, per Fernanda Sterpi, addetta agli altoparlanti di Genova P.P., e il sig. Giuseppe Collatino. Alle tre coppie auguri di lunga felicità.

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **Il Gruppo Filatetico ferroviario** di Milano ha conquistato ad una esposizione inaugurata a Lavagna,

in Liguria, la Coppa messa in palio dal senatore Bo. Alla manifestazione sono intervenuti, quali espositori, il collega Rinaldo Giraudo col tema « Soggetti marinari », Leopoldo Franchi con « La mamma nel francobollo », Cesare Russo con « La Cappella Sistina », i quali hanno meritato ciascuno una medaglia d'argento. Vivi rallegramenti.

● **La signorina Dora Levi**, figlia del Segretario Superiore Lelio, della Squadra Rialzo Milano C.le, ha conseguito, presso l'Università di Pavia, la laurea in lettere, discutendo la tesi « Saggio di semantica comparata degli aggettivi » qualificandosi con 110 punti, relatore il prof. Piero Meriggi. Alla neo dottoressa fervidissime congratulazioni e cordiali complimenti ai genitori felici.

● **Razzia di premi** a Desenzano da parte dei soci del D.L. milanese nel corso della manifestazione di pesca sportiva « Trofeo città di Desenzano ». I quattro colleghi lombardi Casucci, Paretti, Azzini e Borella, suddivisi in due coppie nell'ordine, hanno conquistato nelle varie prove un primo ed un terzo posto, quindi il primo posto quale società lombarda, il secondo quale classifica assoluta per società ed il terzo posto nella graduatoria a squadre. Complimenti.

● **Sulla linea Colico-Sondrio**, al Km. 21+879, nell'attraversamento del torrente Masino, è stato varato un nuovo ponte ferroviario di circa 120 metri composto da tre travate metalliche saldate, in sostituzione di quelle vecchie. L'opera è costata complessivamente 75 milioni.

● **Il primo concorso** cinematografico per dilettanti indetto dal Dopolavoro di Milano ha visto una discreta partecipazione di concorrenti. Sono state presentate pellicole turistico-documentaristiche ed un tentativo di analisi introspettiva del mondo d'oggi. La novità ha destato interessi ed entusiasmi. I vincitori delle due categorie ammesse sono stati premiati nella serata dedicata alle proiezioni presso il teatro di Palazzo Litta: Gino Coppa e Walter Berti hanno ricevuto ricche medaglie dalle mani del Direttore Compartimentale ing. Aldo Rossetti.

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli T. 3171**

● **Nel corso di una simpatica** cerimonia, svoltasi nei locali della 7ª Zona I.E. di Acerra, è stato calorosamente festeggiato da superiori, amici e colleghi l'Op. Qual. 1ª cl. Vittorio Sorrentini, in occasione del suo collocamento a riposo. Sono stati consegnati al neo pensionato numerosi fasci di fiori ed un orologio da polso, offerti dai colleghi a ricordo del lungo periodo di servizio prestato presso la 7ª Zona. Hanno rivolto belle parole di saluto il Capo Reparto dott. Pirone, il dott. Pascale e il Capo della Zona, sig. Di Marzo. Auguriamo al collega una lunga e serena quiescenza.

● **La piccola Daniela** è venuta ad allietare la famiglia del collega Capo P.V. Princ.le Francesco Mazzariello del Reparto Treni della Divisione Movimento. Alla signora Anna Zupo, ai due fratellini e al collega giungano i nostri auguri.

● **L'amico Pansino** rag. Giuseppe, ora in pensione, ma sempre ricordato con tanto affetto e con sincera stima da coloro che lo ebbero amico e collega per tanti anni presso la Divisione Movimento di Napoli, è stato insignito della onorificenza di Grande Ufficiale dell'Ordine « Al Merito della Repubblica Italiana ». A caro Giuseppe giungano graditi i nostri vivissimi rallegramenti con l'augurio di una lunga e serena quiescenza tra gli affetti dei suoi cari.

● **La gentile sig.na Filomena**, figlia del Capo Staz. Princ.le De Laurentis Vincenzo, della stazione di Maddaloni Inferiore, si è laureata in lettere con centodieci, discutendo brillantemente una tesi su « I pittori della Reggia di Caserta », relatore il Ch.mo Prof. Mariani. Alla brava Filomena i nostri vivissimi auguri di sempre maggiori soddisfazioni nel campo professionale.

● **Congratulazioni vivissime** ed un bravo all'amico Ciro Marinelli, Deviatore della stazione di Cancello, per la partecipazione al I Concorso Letterario organizzato dalle ACLI di Caserta. Il tema assegnato era « Il lavoratore cristiano nella società moderna ». Il Marinelli si è classificato al secondo posto fra i numerosi concorrenti ed è stato premiato con medaglia d'argento e diploma di merito. Al collega giungano le nostre sincere congratulazioni.

● **Il giorno 12 aprile** si sono uniti in matrimonio Giuseppe Bartoli, figlio del Capo Tec. Princ.le Enrico e la leggiadra signorina Adelina Sodano, figlia dell'ex Cond. Giuseppe. La coppia felice è stata benedetta nella parrocchia dei Padri Trinitari al Corso Malta. Compare d'anello Mario Sparavigna, per lo sposo e Wanda D'Andrea per la sposa. Dopo la cerimonia religiosa, gli sposi hanno salutato parenti ed amici presso il Circolo Sottufficiali e poi sono partiti per un lungo viaggio di nozze.

● **Il neo pensionato** Andrea D'Avanzo, Capo Sq. Manovratori di Napoli Smistamento, desidera salutare da queste colonne tutti i colleghi che con lui hanno diviso il lavoro durante un trentennio di servizio. Da parte sua « Voci » gli augura una lunga e serena quiescenza.

LAUREA

Il nostro collaboratore Renzo Marini si è brillantemente laureato in ingegneria presso l'Università di Roma.

Al neo ingegnere che entrerà quanto prima a far parte della famiglia ferroviaria quale Ispettore i.p. e continuerà la sua apprezzata collaborazione al nostro periodico, gli auguri cordiali di « Voci ».

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco T. 3366**

● **Domenica 23 marzo u.s.**, nel Teatro « S. Vincenzo de' Paoli » di Catania, la locale Mutua Ferroviaria ha festeggiato i soci recentemente collocati in quiescenza.

Il discorso celebrativo è stato tenuto dallo stesso Presidente della Mutua, Capo Stazione Sovrintendente cav. Giorgio Calabrese, il quale, con commosse ed appassionate parole, ha formulato ai neo-pensionati l'augurio più fervido di lunga vita in seno alle loro famiglie.

Ha preso quindi la parola l'Ispettore Capo ing. Rosario Tornambè, Vice Capo della Divisione Movimento, il quale, a nome del Direttore Compartimentale e suo personale, si è associato all'augurio del Presidente della Mutua. E' seguita poi la consegna a ciascuno dei seguenti pensionati di una pergamena-ricordo e di una medaglia d'oro: Capo Gestione Sovrintendente Cav. Francesco Donato, Assistente Principale Giuseppe Gemellaro, Manovratore Capo Giuseppe Vitale, Capo Squadra Manovratori Mario Marziali, Operaio specializzato Salvatore Pulvirenti.

● **Il 17 marzo scorso** si è laureato in medicina e chirurgia, col massimo dei voti, presso l'Università degli Studi di Palermo, Giovanni Di Giovanni, figlio del Macchinista di 1ª classe Salvatore, del Deposito Locomotive di Castelvetrano, discutendo, relatore il chiarissimo prof. Paolo Craxi, la tesi: « Un caso di reticolosarcoma connatale ».

Al neo-dottore le nostre felicitazioni.

● **Presso l'Ateneo palermitano** si è laureato in lettere classiche, col massimo dei voti, Piero Pirri, figlio del Capo Stazione Principale cav. Croce, della stazione di Castelvetrano.

Il Pirri ha brillantemente discusso, relatore il chiarissimo prof. Buttitta, un'interessante tesi su « I barbari e Roma nella guerra di Giugurta ».

Al neo-dottore ed al felice genitore vadano le più vive congratulazioni di « Voci ».

● **Al Manovratore Capo Gaetano** Costanzo, della stazione di Catania Acquicella, che è stato nello scorso mese di marzo collocato a riposo, sono state offerte una pergamena ed una medaglia d'oro da parte del personale della medesima stazione.

Il Titolare dell'Impianto, Capo Stazione Superiore Salvatore Occhipinti, ha accompagnato il dono con affettuose espressioni di augurio di una lunga e serena vecchiaia.

A tutti gli intervenuti il festeggiato ha offerto un vermouth d'addio.

● **E' deceduto a Messina**, dopo lunga malattia, l'Operaio Qualificato di 1ª classe a riposo Alfredo De Lorenzo, già in servizio presso il 13° Tronco I.E. di Contesse.

Ai familiari le nostre condoglianze.

● **Il nostro più cordiale** benvenuto al Capo Deposito Sovrintendente Mario Piccinini, che ha assunto, proveniente dalla Divisione Materiale e Trazione di Roma, la Dirigenza del Deposito Locomotive di Palermo, ed al Capo Tecnico Principale Nicolò Pluchino che ha assunto, proveniente dal Deposito Locomotive di Reggio Calabria, la vice dirigenza dell'Officina del Deposito Locomotive di Palermo.

● **In occasione del collocamento** a riposo è stato molto festeggiato dal personale tutto dell'Impianto il Deviatore Giuseppe Micali, della stazione di Giampilieri.

Al neo-pensionato è stato offerto un vermouth ed una medaglia d'oro-ricordo.

● **Il 19 marzo scorso** è stato festeggiato dal personale della stazione di Aragona Caldare il Capo Stazione Principale Stefano Carollo, in occasione del suo trasferimento alla dirigenza della stazione di Bagheria.

Hanno porto il saluto di commiato il Capo Stazione Principale Ferdinando Attardo, della stessa stazio-

Il personale di macchina inizia il turno.

Una corona d'alloro è stata gettata in mare in onore dei Caduti del Mare in occasione del V Congresso Nazionale dei Combattenti e Reduci dipendenti dal Ministero dei Trasporti e A.C. tenuto il 27 e 28 aprile ad Ostia (Roma).

ne di Aragona Caldare, ed il Capo Gestione Principale Pasquale Gambino, della stazione di Agrigento Centrale, i quali, nel formulare al Carollo i più fervidi auguri che anche nel nuovo impianto saprà esprimere il meglio di se stesso in favore del personale dipendente, gli hanno offerto, a nome del personale tutto, un dono-ricordo.

Il Carollo, visibilmente commosso, ha ringraziato i numerosi intervenuti per la manifestazione di affetto nei propri confronti.

● **Nella ricorrenza della festività** di S. Giuseppe, seguendo una tradizione che ormai si rinnova da parecchi anni, è stato offerto — su iniziativa della Conferenza Aziendale « S. Vincenzo » — nei locali del Deposito Locomotive di Catania, un pranzo a circa duecento persone bisognose della città.

Ha assistito al pranzo l'Arcivescovo della Diocesi Mons. Bentivoglia.

Un vivo plauso va rivolto al Segretario Superiore Michele Scuderi, dirigente Amministrativo dello stesso Deposito Locomotive, il quale ha organizzato in modo veramente esemplare la manifestazione.

● **Alla presenza dell'Arcivescovo** della Diocesi, Mons. Francesco Fasola, il personale dell'Officina Veicoli di Messina ha festeggiato il 31 marzo u.s. la S. Pasqua, dopo avere assistito, nei giorni precedenti, ad una serie di conferenze religiose.

● **Dopo il notevole successo** di critica riscosso in occasione della pubblicazione delle prime quattro raccolte di liriche, ha visto in questi giorni la luce, con la prefazione del chiarissimo professore Mario Donadoni, una quinta raccolta di poesie dal titolo « Non scenderà la notte » del Capo Tecnico Sovrintendente dott. Pietro Testaverde, della Dirigenza Centrale I.E. di Palermo.

Al caro Pietro, « Voci » formula vivi auguri di sempre e nuovi importanti successi.

● **In occasione del collocamento a** riposo, per raggiunti limiti di età, è stato festeggiato da superiori e colleghi l'Usciere Capo Giuseppe Di Salvo, della Divisione Movimento.

L'Ing. Vincenzo Volpe, Capo della Sezione Organizzazione e Bilancio della stessa Divisione, ha tenuto il discorso di commiato augurando al neo-pensionato, anche a nome del Capo della Divisione ing. Eduardo Furrer, lunghi e tranquilli anni di quiescenza.

● **L'Assistente Principale** F. Paolo Massaro, della stazione di Palermo Brancaccio, è stato colpito da grave lutto per la morte del padre. « Voci » formula al collega sentite condoglianze.

● **Sono stati recentemente** collocati a riposo i seguenti colleghi ai quali formuliamo i nostri più cordiali auguri di lunga e serena quiescenza:

Conduttore Domenico Armaleo, del Deposito Personale Viaggiante di Messina, Deviatore Salvatore Catania, della stazione di Barcellona Castroreale, Manovale Giovanni d'Ambra, della stazione di Catania Centrale, Deviatore Anacleto Patanè, della stazione di Messina; Conduttore Antonino Penzavalle, della stazione di Messina, Capo Squadra Manovratori Casimiro Spanò, della stazione di Palermo Brancaccio, Capo Gestione Principale Agostino Pusateri, della stazione di Palermo Centrale, Aiuto Macchinista Antonino Pagano, del Deposito Locomotive di Catania, Operaio qualificato di 1ª classe Salvatore Lo Schiavo, del Deposito Locomotive di Catania, A. Macchinista Giuseppe Perricone, del Deposito Locomotive di Palermo, Operaio qualificato di 1ª classe Salvatore Esposito, del Deposito Locomotive di Castelvetrano, Macchinista di 1ª classe Gaetano Musicò, del Deposito Locomotive di Messina, Operaio qualificato 1ª classe Raffaele Olivastro, della 4ª Zona I.E. di Messina, Operaio qualificato di 1ª classe Giuseppe Salomone, del 3º Reparto Lavori di Palermo, Operaio qualificato di 1ª classe Francesco Gioè, dell'8ª Zona I.E. Trapani.

● **Il Macchinista di 1ª classe** a riposo Raffaele Coretto, nonostante la venerabile età di 86 anni, non può dimenticare i 34 anni di servizio ferroviario prestato alle dipendenze della nostra Azienda.

Con l'ausilio di soli pezzi di tavolette ricavati da cassette di imballaggio, un poco di colla, qualche spillo e tanta pazienza, il Coretto ha ricostruito l'ultima locomotiva (la 625024) da lui guidata per circa 10 anni sulle linee Messina-Siracusa e Messina-Palermo con treni di importanza talvolta rilevante, quali treni reali e presidenziali (allegate due fotografie).

REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. V. Fotia, T. 3434

● **L'Ispettore Capo Superiore** Cappelleri dott. Vincenzo, Capo della Divisione Commerciale e del Traffico ha perduto la sua adorata mamma, signora Anna Giordano. Alle esequie è intervenuto un larghissimo stuolo di amici, autorità civili e militari e ferroviarie che si sono stretti intorno ai familiari in commossa e sentita solidarietà. All'amico Cappelleri giungano i sensi del nostro più vivo cordoglio.

● **I sensi del nostro vivo** cordoglio giungano anche al Conduttore Demetrio del locale D.P.V. per l'immatura ed improvvisa perdita della sua cara e giovane consorte, signora Antonia Scopelliti anche sorella adorata degli amici Francesco e Pasquale Scopelliti rispettivamente Applicato Capo ed Applicato P.le della Divisione Movimento e Segreteria Compartimentale. Alle famiglie Conti e Scopelliti giungano le nostre più vive condoglianze.

● **L'Applicato P.le Giuseppe** Picciotto della Segreteria Compartimentale ha perduto il suo amato padre. Giungano all'amico Picciotto le nostre sentite condoglianze.

● **Santo Marino, Applicato** principale della Segreteria Compartimentale ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio. Auguriamo al bravo e solerte dipendente una lunga e felice quiescenza.

● **Il Segretario Tecnico** Superiore di 1ª classe Campana cav. Alberto, Capo del 9º Riparto Lavori di Crotone ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio. Nel corso di una simpatica cerimonia di commiato il Capo della Divisione Lavori, Ispettore Capo Superiore ing. Surace ha rivolto all'indirizzo del festeggiato calde e commosse parole di saluto. Ha risposto lo stesso Campana ringraziando superiori, colleghi e collaboratori per la manifestazione di caldo affetto riservatagli.

● **Il comm. Agostino Perrotta,** Capo Stazione Superiore titolare di Lamezia Terme, in occasione del suo trasferimento alla titolarità di Modane ha voluto inviare un saluto personale a quanti gli sono stati vicini nel suo decennio di permanenza lametina. Auguriamo all'amico Perrotta migliori e future affermazioni.

● **La casa del Capo Stazione** Antonino Ficara e della consorte Scandale Filomena di Torre Melissa è stata allietata da un amore di bimba alla quale è stato imposto il nome di Annamaria.

Il Dopolavoro Ferrovieri di Crotone augura felicità, prosperità ad Annamaria e ai suoi felicissimi genitori.

● **Il nostro cordiale saluto** di benvenuto all'Ispettore Capo Milazzoto ing. Federico proveniente dalla Divisione Lavori di Palermo e destinato alla dirigenza della 3ª Sezione Lavori di Cosenza in sostituzione dell'Ispettore Capo Superiore Castellani ing. Francesco collocato a riposo al quale inviamo i nostri più affettuosi auguri per una lunga e serena quiescenza.

● **Nel Salone delle feste** del Dopolavoro Ferroviario di Reggio Calabria presenti i Sigg. Capi delle Divisioni d'Esercizio e numerose famiglie di ferrovieri sono stati premiati i ragazzi studenti delle Scuole Medie vincitori della « Pagella d'Oro 1968 ». Brevi ma simpatiche parole sono state pronunziate dal Presidente del Sodalizio, Ispettore Capo ing. Filippo Valenti e dall'On. prof. Filadelfio Caroniti in rappresentanza del Direttore Compartimentale. Pubblichiamo l'elenco dei bravi studenti ai quali formuliamo le nostre più vive congratulazioni:

I MEDIA: Giovanni D'Amico; Giuseppe De Francesco; Ferdinando F. Leonardi; Giuseppe Licordari; Antonio Strani; Anna Paola Panico; Anna Maria Farro; Maria L. Spanò; Maurizio Melito; Cosimo Femia; Maria Grazia Martino; Rosanna Campilongo; Antonio Falvo; Riccardo Arrighetta; Giovanni Amendola; Romana Sposaro.

II MEDIA: Luciano Barbaro; Pasquale Sottilotta; Prudenza Calcagno; Teodolinda De Felice; Rosalba Veneziano; Roberto Pititto; Carmela Trunfio; Maria Gabriella Forni; Domenico Geria; Nicolina S. Formaro; Giovanna Scaringi; Rita Sofi; Fer-

VIVE NEL RICORDO

Manovratore Domenico Geraci deceduto, per infortunio sul lavoro, il 3 marzo 1969 a Giarre Riposto. Il Geraci, durante la manovra di retrocessione con sette carri inciampava nel paletto indicatore ACE e, cadendo sulla rotaia, veniva investito dalla colonna in movimento.

nando Virone; Giuseppe Costante; Anna Maria Foco; Santo Brindisi; Giuseppe Licordari; Vincenza Fonti; Rita Dato; Anna Maria Toccaceli; Emilia Lanzieri; Fiorentina Mauceri; Giangiacomo Pezzano; Maria Rita Cavaliere; Claudia Gambardella; Loredana Carera.

III MEDIA: Margherita Nucera; Nunzia Rita Rizzi; Paola Meo; Caterina Latella; Claudia Cotroneo; Franca Pastore; Carmela Fava; Teresa Brigante; Giovanna Crupi; Concetta Dascola; Giuseppe Romeo; Giuseppe Morabito; Dorotea Pedatella; Maurizio Alampi; Francesca Toma; Andrea Muscolo; Silvio Trebisacce; Luciana Turra; Raffaele Carnevale; Antonietta Tedesco; Pietro Praticò; Rosanna Scandale; Antonia Ielo; Sergio Cavaliere; Fortunata Campolo.

ROMA

(Servizi)

● **Il giorno 18 maggio,** nella Chiesa della Madonna del Pilar a Roma, la piccola Paola Acquarelli, figlia del dott. Aleandro, segretario nazionale del sindacato USFI, ha ricevuto la Santa Cresima e Prima Comunione. Madrina, la zia, gentile signorina Minerva Acquarelli del Servizio A.G. A Paola giungano, tra i tanti, anche gli auguri di « Voci ».

● **Auguri anche** ad Antonella Merlino, figlia di Rolando del Serv. Comm.le la quale il 25 aprile scorso ha festeggiato, tra un folto stuolo di parenti ed amici, il giorno della sua Prima Comunione.

● **E' immaturamente deceduto** lo Isp. Capo Sup. ing. Pasquale Mininni, capo dell'Ufficio 3°, del Servizio Approvvigionamenti. Alla vedova e ai due figliuoli, il senso del nostro vivo cordoglio.

Condoglianze anche alla collega Maria Grazia Urbani, per la morte della nonna, sig.ra Amalia Cotto.

● **Onorificenze:** complimenti agli Isp. P.li dott. Silvio Munno, dr. Silvio Paparo e dott. Wladimiro Santi del Servizio Approvvigionamenti insigniti dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica.

● **Collocamento a riposo:** il nostro saluto e l'augurio di lunga pensione alla sig.ra Ida Macchini, del Serv. Approvv.ti, collocata a riposo.

● **Cicogna express:** Auguri vivissimi ai colleghi degli Approvvigionamenti Marcello Lotti, Vincenzo De Luca e Francesco Albanesi, per la nascita — rispettivamente — di Tiziana, Pierpaolo e Fabrizio.

● **Il dott. Mario Basile,** Direttore Centrale del Servizio Personale, ha avuto la sventura di perdere la moglie, sig.ra Ofelia nata Ferruzzi Gigli.

Al valente funzionario giungano condoglianze vivissime da parte di « Voci ».

● **Il dottor Omero Venturelli,** già Ispettore Capo presso l'Ufficio Ragioneria D.G., è mancato improvvisamente lasciando quanti lo avevano conosciuto nella costernazione e nel cordoglio più profondi.

Dotato di solida preparazione professionale e di non comuni qualità personali, il dottor Venturelli, dopo aver ricoperto incarichi di dirigenza di notevole importanza presso la Sede Centrale prima e l'Ufficio Ragioneria dopo, aveva con molto anticipo sui limiti di età, lasciato la Azienda perché chiamato ad assumere un posto di alta responsabilità nell'industria privata. Aveva saputo meritarsi stima e simpatia da parte di tutti, tanto da lasciare un largo vuoto all'atto del suo commiato, un vuoto che, ora, quanti ebbero rapporti con lui sentono più profondo, associandosi al dolore degli inconsolabili familiari.

ROMA (Comp.)

Red.: Dr. U. Bonemazzi, T. 71677

● **Marcia nuziale** - Il 23 aprile si sono sposati nella antica e suggestiva chiesa dei S.S. Pietro e Paolo in Roma il Segret. P.le dott. Remo Di Lisio e la gentile signorina Applic. Franca Nardella, ambedue della Direzione Compartimentale. Numerosissimi gli invitati. Porgiamo le più vive felicitazioni e i migliori auguri.

● **Binario X** - Si è recentemente laureato a pieni voti in Economia e Commercio presso l'università di Roma il Capo Gestione Angelo Cioffi Giannitelli della stazione di Roma Ostiense discutendo brillantemente la tesi « Prospettive del settore lattiero caseario nel quadro degli accordi comunitari ». Relatore il prof. Mario Bandini. Vivissimi rallegramenti e auguri.

● **Onorificenze** - E' stato recentemente nominato cavaliere dello Ordine di Vittorio Veneto e dell'Ordine al merito della Repubblica l'ex Ass. P.le Giuseppe Mainolfi, già della stazione di Benevento. Vivissimi rallegramenti di « Voci ».

● **Sul campo sportivo** di Roma Smistamento, alla presenza di autorità ferroviarie e dopolavoristiche e di numerosissimi spettatori ha avuto luogo il 7 maggio corr. la premiazione del 2. Campionato Compartimentale di Calcio del D.L.F. di Roma « Trofeo F. Pietrini » al quale hanno partecipato dieci squadre del Compartimento e precisamente: Stazione Roma Smist., Stazione Roma Termini, Servizio Cuccette Roma Termini, Stazione di Frosinone, Compagnia Carrozze Letti, Deposito Locom. Roma Smist., Ferpag, Deposito P.V. Roma Termini, Deposito P.V. Roma Tiburtina, D.L.F. Formia. Coppe e medaglie per tutti e molti applausi per la squadra di Roma Smistamento, vincitrice del Trofeo.

E' seguito l'incontro di calcio tra le rappresentative di Roma e Bologna per il Campionato Nazionale Ferrovieri, conclusosi con l'affermazione per 1 a 0 dei romani. Ottima l'organizzazione, complimenti vivissimi ai bravi atleti.

TORINO

Red.: Dr. R. Marello, T. 2089

● **La celebrazione del 25 aprile** nel Compartimento di Torino ha assunto, quest'anno, carattere di particolare solennità per la presenza dell'On. Venturini, Sottosegretario ai Trasporti ed all'Aviazione Civile.

Nel corso di una conferenza stampa tenuta nella sala del Comitato di Esercizio, l'On. Venturini ha annunciato i provvedimenti in corso di realizzazione ed allo studio per il potenziamento delle linee ferroviarie del Piemonte. Successivamente il Sottosegretario, accompagnato dalle altre Autorità e Funzionari delle Ferrovie ha visitato il Deposito Locomotive di Torino Smistamento e l'Officina Materiale Rotabile.

Rispondendo agli indirizzi di saluto dei Rappresentanti del personale, lo On. Venturini, ha posto in risalto i positivi riflessi nella vita pubblica dello spirito della Resistenza e la necessità di difendere con fermezza i valori morali e sociali che ne sono scaturiti.

Il ciclo delle manifestazioni si è concluso con una Messa officiata nella Cappella Compartimentale e la posa di una corona d'alloro alla lapide che nella stazione di Torino P.N. testimonia le tradizioni patriottiche dei ferrovieri torinesi.

● **Nel corso di una recente** riunione del Rotary Club cittadino il Direttore Compartimentale, ing. Petruzzi, ha illustrato la situazione delle linee ferroviarie in Piemonte ed il programma dei lavori per il loro ammodernamento. In primo luogo egli ha ricordato i lavori di miglioramento già effettuati e che consentiranno di attivare dal 1° luglio p.v. l'orario cadenzato fra Torino e Milano; tale orario è stato elaborato in modo che, durante la giornata, vi sia ad ogni ora un treno in partenza ed in arrivo fra le due metropoli.

Tra i lavori più importanti, da eseguire entro il 1972, ha menzionato il proseguimento delle opere per il raddoppio della tratta Salbertrand-Chiomonte e Chiomonte-Bussoleno sulla linea Torino-Modane ed il potenziamento dello scalo merci di Torino.

● **L'Ispettore Capo Superiore** dr. Luigi De Chicchio, Capo della locale Segreteria Compartimentale, pochi giorni fa ha ricevuto la notizia della sua promozione a Direttore Centrale. Nella circostanza è stato calorosamente festeggiato con una affettuosa cerimonia, alla quale hanno preso parte il Direttore Compartimentale, i Capi di tutte le Divisioni, numerosi altri Funzionari e, oltre naturalmente al personale del suo Impianto, una folta rappresentanza di pensionati nonché di appartenenti agli Impianti del Movimento, servizio presso cui il Dr. De Chicchio prestò la sua opera per tanti anni.

A nome del personale della Segreteria Compartimentale gli ha porto le più fervide congratulazioni lo Ispettore Principale dr. Garavelli, al quale hanno fatto seguito lo stesso ing. Petruzzi e, per conto dei movimentisti, il cav. Stelli, Titolare della stazione di Torino P. Nuova; tutti gli oratori hanno insistentemente posto in evidenza le doti di cuore del festeggiato, sottolineando come egli, nella sua lunga attività ferroviaria, abbia sempre dimostrato di saper contemperare un profondo attaccamento al dovere con un aperto spirito di comprensione verso tutti coloro che, per le più svariate ragioni, hanno avuto contatti con lui.

Non per nulla il Dr. De Chicchio riveste da anni la carica di Primo Reggente Compartimentale delle Relazioni Umane, alle quali si è dedicato con vera passione, così come, in qualità di membro della Commissione Compartimentale del D.L.F., si è sempre adoperato per risolvere i numerosi problemi dei vari Sodalizi dopolavoristici del Compartimento.

Da queste colonne gli rinnoviamo le più vive felicitazioni.

● **Proveniente dal Servizio centrale,** l'Ispettore Capo Superiore prof. ing. Wladimiro Baggiani ha assunto da alcuni giorni la dirigenza della Divisione Lavori, resasi vacante dopo la morte del suo predecessore Ing. Mascaretti.

Un cordiale benvenuto ed un vivo augurio di buon lavoro nella sua nuova alta carica.

● **Da qualche tempo** il DLF di Torino sta dedicando particolari attenzioni alla preparazione sportiva dei figli dei suoi Soci: dopo il corso di nuoto, è stato recentemente istituito anche un corso collettivo di tennis, che sarà tenuto sui campi della sede estiva di C. Rosselli dal prof. Edoardo Giannetti, Maestro patentato della FIT; le lezioni saranno svolte in due turni bisettimanali.

Un plauso ai Dirigenti del Sodalizio, i quali dimostrano di saper valutare l'importanza dello sport attivo nella formazione fisica e spirituale dei giovani.

● **Sono attualmente** in corso presso il nostro Compartimento le assunzioni di Aiuti Macchinisti e di Manovali, vincitori di concorsi pubblici. Ai neoassunti un benvenuto e l'augurio di buon lavoro.

● **Con recente decreto** del Sig. Ministro sono stati nominati Medici di Reparto il dott. Alberto Bonzanino di Torino, il dott. Agostino Tubino di Verolengo ed il dott. Orazio di Omegna.

Ai tre professionisti porgiamo il benvenuto nella nostra famiglia ferroviaria.

● **Marcia nuziale:** per il Segretario Principale rag. Sergio Actis Giorgetto, del 3° Reparto Ragioneria, che il 15 marzo u.s. davanti al « Jefe del Registro Civil » del municipio di Ge-

L'on. Venturini in visita alle O.M.R. di Torino.

Il giorno 7 maggio è deceduta a Roma, all'età di 91 anni, la signora Francesca Pollastri ved. Carlucci, madre dell'ing. Paolo Carlucci, Direttore Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione.

Ai funerali, svoltisi nella chiesa parrocchiale di San Camillo in via Piemonte, hanno partecipato numerosi rappresentanti delle tre direzioni Generali del Ministero dei Trasporti.

Alla famiglia dell'Estinta, ed all'ing. Carlucci in particolare, giungano tramite il nostro periodico le più vive condoglianze dell'Azienda Autonoma delle F.S.

neral Pico (Provincia de La Pampa - Argentina) ha inanellato la gentile signorina Susanna Nélida Muguiro; il 20 aprile gli sposi hanno perfezionato le loro nozze salendo assieme all'altare di Santuario di Maria Ausiliatrice sul Colle Don Bosco di Castelnuovo.

Felicitazioni ed auguri di ogni bene.

● **In occasione** del cambio della Dirigenza alla nostra Delegazione di Modane, tra i Capi Stazione Sovrintendenti cav. Aldo Tinacci — trasferito alla Dirigenza di Brescia — e il comm. Agostino Perrotta — proveniente dalla Dirigenza di Sant'Eufemia Lamezia — il Capo Stazione Principale delle S.N.C.F. Titolare della Stazione — M. Marcel Berthet — ha offerto ai summenzionati C.S. un rinfresco al Foyer du Cheminot (Dopolavoro Francese) al quale hanno partecipato:

da parte francese: M. Marcel Berthet, Chef de Gare Principal; M. René Mastrallet, Chef de Gare 1e adjoint; M. Alberte De Rive, Chef de Gare Secteur Importations; M. Lucienne Lanfré, S/Chef de Gare P.le Secteur Exportations; M. Gilberte Pj, Chef de Bureau P.; M. Henri Carré, S/Chef de Gare P. Bureau d'étude; M. Pierre Buisson, Cref de Bureau P. Fourneaux; M. René Bellet, S/Chef de Bureau P.

da parte italiana: cav. Aldo Tinacci, CS. Sovrintendente; comm. Agostino Perrotta, CS. Sovrintendente; cav. Umberto Lezze, Capo Gestione Sovrintendente; sig. Mario Rissone, Capo Gestione Superiore Capo dell'Agenzia Doganale di Fourneaux; sig. Mansueto Golini, Capo Gestione P.le Capo dell'Agenzia Doganale di Modane Gare; sig. Edoardo Fenocchio, C.S. Coadiutore del Delegato; sig. Luigi Rollino, Dirigente la Segreteria della Delegazione.

Alle brevi parole di saluto di M. Berthet hanno risposto il cav. Tinacci ed il comm. Perrotta inneggiando ai rapporti di amichevole collaborazione tra le due Aziende ferroviarie non senza ringraziare i colleghi francesi della sensibilità avuta in questa occasione di alternativa alla dirigenza della nostra Delegazione di Modane.

TRIESTE

Red.: **Sig. L. De Leonardis, T. 767**

● **Proveniente da Venezia Mestre** è giunto alla stazione di Udine, per assumere la dirigenza di quell'Impianto, il Capo Stazione Sovrintendente Luppari dott. Ervin. Un cordiale saluto di benvenuto vada al nuovo funzionario, che ha preso possesso dell'incarico il 21 aprile, e molti auguri di buon lavoro.

Anche al Capo Stazione Superiore Amilcare Passarelli formuliamo auguri di buon lavoro per aver egli riassunto la dirigenza della Stazione di Pontebba dalla data del 23 aprile.

● **La infaticabile squadra** di hockey a rotelle del DLF di Trieste ha partecipato il 25 aprile al « Trofeo città di Grado », riservato alle squadre di Serie C.

I giovani hocheysti ferrovieri hanno battuto l'Italc. di Monfalcone per 7 a 1 e gli hocheysti triestini per 4 a 0 classificandosi al 1° posto.

La formazione degli hocheysti ferrovieri era composta dai giovanissimi: Sartori, Furlan, Pecorari, Kalik, Sicignano IV, Pesco, Poletto e Piazza.

Un bravo all'instancabile allenatore Sicignano Francesco, padre del marcatore Paolo che nei due incontri ha segnato ben 4 reti. Due reti ciascuno hanno segnato Pecorari, Kalik e Pesco ed 1 rete il Furlan.

● **Onorificenza.** Il Segretario Tecnico Superiore Schmid p.i. Virgilio e L'Applicato Capo Ettore Band, della locale Divisione Lavori, sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I.

Felicitazioni ed auguri ai neo Cavalieri.

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età i seguenti agenti: Dev. Capo Luigi Abbiati della stazione di Tarvisio, Segr. Tec. Capo Mario Bandiera della Div. I.E., Capo Gest. P.le Giustino Bartolozzi della Stazione di Trieste C. Marzio, Capo Tecnico di 1ª Ugo Bressan della Zona I.E. di Gorizia, Dev. Luigi Candotto della stazione di Grignano, Op. armam. Amadio Cargnelutti dell'11° Tronco Linea di Gemona, Dev. Quinto Condolo della stazione di Bagni di Lusnizza, Op. Qual. 1ª Carlo Degrassi della Zona I.E. di Trieste C.le, Capo Gestione 1ª cl. Nicola Fameli della Stazione di Trieste C.le, Macch. 1ª cl. Domenico Fumolo del Dep. Loc. di Udine, Frenatore Valentino Mattiussi del DPV di Udine, Op. Qual. 1ª Adriano Mauri della 2ª Zona I.E. di Gorizia, Man.le Giovanni Mauro della Stazione di Monfalcone, Macch. 1ª cl. Rolando Patroncino del Dep. loc. di Udine, Verificatore Carmine Pedarra della Squadra Rialzo di Trieste C. Marzio, A. macch. T.M. Vittorio Peres del Dep. Loc. di Udine, Man.le Arturo Pizzo del Dep. Loc. di Trieste C.le, Op. Qual. 1ª cl. Giuseppe Nadalin della Squadra Rialzo di Trieste C.le, Op. Qual. 1ª cl. Giovanni Poberal dell'Offic. I.E. di Trieste C.le, A. Macch. Sisto Portelli del Dep. loc. di Trieste C.le, Op. Arm. Leopoldo Rebula del 3° Tronco di Poggioreale del Carso, Frenatore Tommaso Sepuca del DPV di Trieste C. Marzio, C. treno 1ª cl. Armando Spinelli del DPV di Cervignano, Op. Qual. 1ª cl. Ernesto Vidali della Zona I.E. di Trieste C.le e l'Appl. P.le Pietro Zorzon del Dep. Loc. di Udine.

A tutti « Voci » augura lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna Express:** Sabrina all'A. Macch. T.M. Antonio Rodà del D.L. di Trieste C.le, Alessandra all'A. Macch. T.M. Leonardo Stocco del D.L. di Trieste C.le; Diego al Verificatore Bruno Peteani del Posto Verifica di Tarvisio; Sabrina al Capo St. P.le Franco Foschiatti della Staz. di Vivio Vat; Tatiana all'Ass. P.le Mario Marini della Staz. di Prosecco; Andrea all'Ass. P.le Giancarlo Brun della Staz. di Ugovizza; Andrea all'Ass. P.le Gian Pietro Miani della stazione di Poggioreale del Carso; Alessandro al Manovratore Virgilio Crisma della Stazione di Poggioreale del Carso; Orietta al Manovale Nillo Garbino della Stazione di Pontebba; Cinzia al Manovale Ilvio Pittaro della Stazione di Mossa; Roberto al Capo Gest. 1ª cl. Stefano Santagati della Stazione di Poggioreale del Carso; Manuela all'Op. Arm. Giovanni Feroli del 10° Tronco Lavori di Palmanova; Massimo all'Op. Arm. Giuliano Peressin del 7° Tronco Lavori di Gorizia; Dario al Manovale Albino Berini dell'Officina Compartimentale I.E. di Trieste C.le.

Felicitazioni vivissime ai neonati ed ai genitori e molti auguri da « Voci »

i vostri figli vi diranno grazie...

per i vostri figli che cercano
un indispensabile ausilio negli studi della scuola d'oggi,
per voi che volete migliorare
e aprire nuove prospettive alla vostra vita,
ecco, più completa, più pratica, più moderna, la

NUOVA ENCICLOPEDIA

INTERAMENTE AGGIORNATA AL SETTEMBRE 1967

La NUOVA ENCICLOPEDIA della Editrice Italiana di Cultura intende soddisfare le molteplici esigenze dell'uomo di oggi. Le sue 100.000 voci dovute a centinaia di studiosi forniscono risposte chiare, esatte, esaurienti su ogni argomento dello scibile umano. La trattazione delle voci più importanti è svolta in oltre 1.500 articoli monografici di notevole ampiezza per dar modo al lettore di approfondire le proprie conoscenze storiche, scientifiche, letterarie, filosofiche, artistiche.

6 VOLUMI FORMATO 17,5x25 cm
4.200 PAGINE
8.400 COLONNE
98.000 VOCI
4.800.000 PAROLE
3.600 ILLUSTRAZIONI NEL TESTO
100 TAVOLE A COLORI FUORI TESTO
45 GRANDI TAVOLE GEOGRAFICHE A COLORI

L'opera è approntata in una veste editoriale di classica eleganza e in un formato agile e maneggevole. E' rilegata in balacron con impressioni in oro. Ogni volume è corredato di sopracoperta di protezione. L'opera è interamente stampata in carta pregiata.

PREZZO DI CIASCUN VOLUME LIRE 9.000
L'OPERA COMPLETA LIRE 54.000

a tutti i ferrovieri e DIPENDENTI DEL ministero dei TRASPORTI

il PRIMO volume in DONO

Spett. EDITRICE ITALIANA DI CULTURA
Piazza Conca d'Oro 43, Roma

Desidero ricevere IN DONO il primo volume della vostra NUOVA ENCICLOPEDIA. Contemporaneamente vi autorizzo a spedirmi gli altri volumi. Mi impegno a pagare l'importo di L. 45.000 nel modo seguente: LIRE 5.000, in contrassegno, a ricevimento dei volumi. + 20 RATE MENSILI DA L. 2.000.

FIRMA .....
NOME .....
COGNOME .....
TESSERA F. S. ..... Compart. .....
VIA .....
CITTA' ..... PROV. .....

L'Editrice s'impegna alla sostituzione dell'Opera o al rimborso, qualora non fosse di pieno gradimento.

Filatelia

ITALIA. La serie celebrativa annuale dell'idea europea CEPT è stata messa in vendita il 28 aprile in due valori da L. 50 e 90. Il soggetto riportato nella vignetta è quello precedentemente descritto, stabilito per tutti gli Stati aderenti, in occasione del X anniversario della Conferenza Europea delle Amministrazioni Postelegrafiche.

Il 22 aprile è stato messo in vendita un francobollo celebrativo per il centenario della Ragioneria Generale dello Stato (1869 - 1969) del valore di L. 50. E' stato stampato a rotocalco su carta fluorescente nella misura di mm. 30 x 40. Il quartino è di 40 esemplari. Tiratura: 16 milioni.

Il 3 maggio è stato emesso un francobollo da L. 50 per commemorare Niccolò Machiavelli (1469 - 1527) uomo politico e scrittore fiorentino, iniziatore del pensiero politico moderno.

L'Assemblea ordinaria annuale dell'Unione Stampa Filatelica Italiana USFI si è tenuta a Firenze al Palazzo dei Congressi in Via Valfonda il 4 maggio in coincidenza con le manifestazioni filateliche indette dal Circolo Filatelico Fiorentino.

Ad Orvieto, nei giorni 4 e 5 giugno p.v., in occasione dell'annuale incontro di studio per le Arti Popolari ed i Mestieri Tradizionali, avrà luogo la I Mostra di Filatelica tematica dedicata a queste Arti e Mestieri. Le adesioni dovranno essere inviate presso l'Azienda del Turismo di Orvieto.

Il 31 maggio ed il 1° giugno avranno luogo nell'Aeroporto di Guidonia ed in quelli dell'Urbe le « Giornate Aviatorie Romane ». Durante la gara aerea di regolarità del 31 maggio è previsto il trasporto di due dispacci aerei: un aereogramma speciale ed una cartolina ricordo in vendita rispettivamente a L. 600 e 300, complete di affrancatura postale, ed indirizzate alla Sezione dell'Aereo-Club di Roma sull'Aereoporto di Guidonia. I detti dispacci, filatelicamente interessanti, saranno obliterati con timbri di arrivo e di partenza, firme degli Aviatori, ecc... Le prenotazioni saranno indirizzate al Ten. Colonnello Sig. Paolo Pellegrini - Ufficio Amministrativo Aereoporto di Guidonia - 00012 Guidonia.

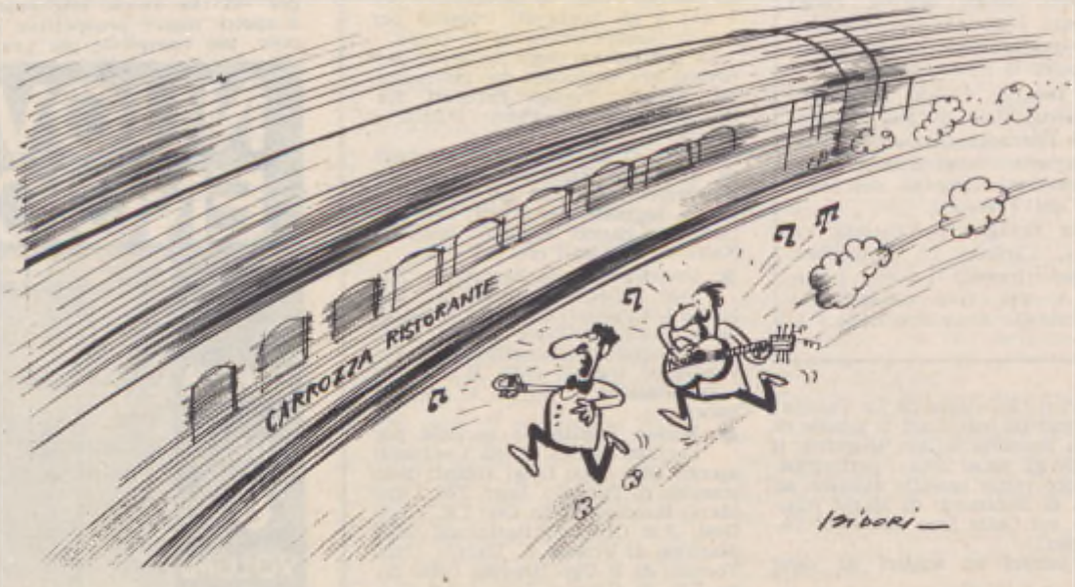
CITTA' DEL VATICANO. Il 28 aprile, anche le Poste Vaticane hanno emesso tre valori da L. 50, 90 e 130 col solito soggetto per celebrare l'Idea Europea. Dall'11 aprile, ogni venerdì alle ore 19,33 la Radio Vaticana mette in onda una rubrica filatelica a cura del giornalista Gennaro Angiolino.

REPUBBLICA DI SAN MARINO. Sempre il 28 aprile, anche la Repubblica di San Marino ha messo in vendita la serie « Europa-69 » col soggetto comune nei valori di L. 50 e 180.

SOVRANO MILITARE ORDINE DI MALTA. Il 5 maggio sono stati emessi cinque nuovi valori dedicati alle divise dell'Ordine ed al prezzo di L. 600 ogni serie.

Dino Boncompagni

Ridiamo con Isidori



— La fermata è facoltativa, ma non c'è mica bisogno di fare così...

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Lucchetto (xxoo ooxx = xxxx)

MONTE GRAPPA

giugno 1918

Ore buie ed oscure. Già nostalgico
è un pensiero alla casa, e ancora in quello
è il ritornar di un desiderio intimo
come la sfumatura di un pastello.
Ecco i carri lassù che s'intravvedono...
poi, brivido di luce in raggio breve,
un tremar di stellette, mentre s'agita
qualche grilletto con rumore lieve.
Quando preciso viene dato l'ordine,
poiché nessuno manca alla consegna,
ognuno sente vivo, improrogabile,
il senso del dover che forte impegna.
Ed altre quote son raggiunte: piccolo,
breve il respiro (oh, quella sofferenza!
Chi avanza allo scoperto ha in sé l'anelito
della riscossa, ha sempre diffidenza).
Quei colli e quei versanti! Quando, prossimo,
l'oste è dinanzi a noi, più forte prende
un ardor che consuma e che ci brucia,
e vivo il desiderio si riaccende.
Le aperte gole al cielo si protendono...
come ridire quei momenti, come?
Per ritrovare ancora quello spirito,
Grappa, basta il tuo nome.

LEMINA

Zeppa success. (3/4/5/6)

INDOVINA INDOVINELLO

Se lo paghi son dolori,
se lo mangi son dolcezze;
se t'afferra son malori,
se lo vuoti sono ebbrezze...

IL BISIACCO

Cambio di consonante (9)

MULTE AGLI SCOOTERISTI RUMOROSI

Se le prendono quei che vanno errando,
a volte, in ogni angolo e quartiere,
e che da un pezzo ben sentir si fanno
con quel rombo assordante, sì tremendo.

LILIANALDO

Anagramma (7 = 3, 4)

EDIZIONI MONDADORI

Sì, piace ai buongustai
della « Palma » l'eletta produzione;
e nella « Palma » infatti troverai
un complesso di vera... perfezione.

MARIN FALIERO

Cambio d'iniziale (7)

TIMOR PANICO D'ARTISTA

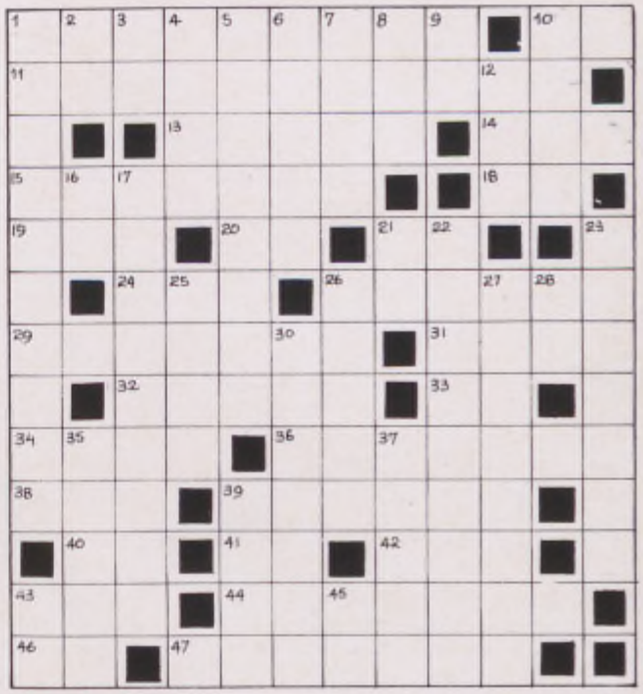
L'osservazione in lei potrai trovare
— e v'è del torto in lei — irregolare;
ma se si abbatte — e forte è per natura —
non può finir che in una... stroncatura!

LEMINA

Cruciverba

ORIZZONTALI: 1) Pittore italiano contemporaneo; 10) Nota musicale; 11) Entrata in servizio; 13) Lo è il Teatro di Parma; 14) La prima donna; 15) Lo è il vecchio vigoroso; 18) Le vocali della pia; 19) Pronome; 20) In quel luogo; 21) Iniziali della Salvatore; 24) Preziosi; 26) Si usa per le trasfusioni; 29) Una Savoia; 31) Città sull'Adda; 32) Può essere aromatico; 33) Iniziali della Laforet; 34) Lo era Circe; 36) Perdonata; 38) Comodità; 39) Taccuini; 40) Iniziali della moglie di Rossini; 41) Varese in auto; 42) Le vocali del colino; 43) Amò Leandro; 44) Vi cadde Fetonte; 46) Monarca; 47) Magistrato.

VERTICALI: 1) Catastrofe; 2) Preposizione telegrafica; 3) Iniziali di Taranto; 4) Possono essere mancini; 5) Città campana; 6) Li effettua la censura; 7) Vizio estivo; 8) La città del Pan di zucchero; 9) Le vocali in meno; 10) Può essere di 1° 2° 3° genere; 12) Vezzi; 16) Rieti (sigl.); 17) Un giardino; 21) Il nome di Capone; 22) Intonar canti chiesastici (tr.); 23) Piccolo mammifero predatore; 25) Baia o piccolo porto; 26) Né villaggio né cittadina; 27) Impazza ad agosto; 28) Un modo devocalizzato; 30) Rivoltare il terreno meccanicamente; 35) Compiere un'azione; 37) Svincolo; 39) Possedere (tr.); 43) Articolo romanesco; 45) Iniziali della Thulin. *(F. Muccio).*



Indovinelli

I MEDICI M'HANNO RIMESSO IN FORZE...

Meno male! Al terribile sospetto
d'una brutta influenza son sfuggito:
per prevenirne il deleterio effetto
han la cura del... ferro suggerito.

TRAIANO

CONOSCO IL PUGILATO

Le braccia tiene in alto preparate
a bloccare, una volta giù abbassate;
ma è proprio in quell'istante che l'aspetto
per arrivargli in mezzo col diretto!

MISTIGRI'

IL GRANDE ATTORE

Giunto è a un'altezza tale che una papera
non può toccarlo. Per le doti sue
il pubblico sarebbe dispostissimo
non un occhio a serrar, ma tutti e due.

IL VALLETTO

Soluzioni del numero precedente

INCASTRO CON DUE CUORI: bimba, anca, colo = bianca colomba. **RADDOPPIO DI CONSONANTI:** asilo = assillo. **INCASTRO:** prozia, fè = profezia. **CAMBIO DI LETTERA:** pigIone = pigrone. **INDOVINELLI:** il caffè; il rasoio; il letto.

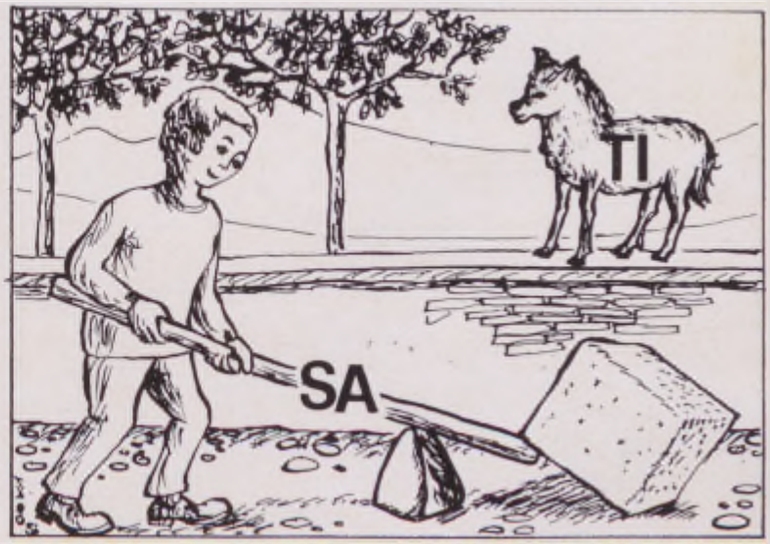
REBUS: mattonella C; orsi A, DU; N manico; mi O = matto nella corsia d'un manicomio.

REBUS: caccia RI serva TA = caccia riservata.

CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Bilancio; 4) Inteso; 7) Sonda; 8) Monaca; 10) Dali; 12) Perite; 14) Felici; 16) Castità; 18) Decine; 19) Remora; 21) Tarato; 24) Prima; 26) Marina; 27 Moto; 28) Regolo; 29) Nerone. **Verticali:** 1) Bisonte; 2) Landa; 3) Senape; 5) Tenda; 6) Solista; 9) Caricare; 11) Felicità; 13) Testimone; 14) Fede; 15) Cinerama; 17) Tara; 20) Aprire; 22) Torino; 23) Santone; 25) Mago; 27) Moro.

REBUS (frase: 1.6.2.2.6 = 2.5.1.4.5) di Traiano

REBUS (frase: 2.4.2.4. = 4.8) di Vago



Tailandia:
nella giungla la migliore
via di comunicazione
è la strada ferrata,
anche per chi va a piedi.

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 6 - GIUGNO 1969

L'AUTO NEL BAGAGLIAIO

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

BIGLIETTI E TESSERE DEI PENSIONATI

Cara « Voci »,

per avere i biglietti di viaggio e le relative tessere i pensionati e i loro familiari devono rivolgersi al C.R.C. o al Capo Stazione - Sorvegliante - Capo P.V. o Capo Dep. Locomotive, ecc., richiedere gli stampati necessari, il numero del c/c postale per il versamento degli importi dei recapiti di viaggio, compilare il bollettino di versamento, andare all'Ufficio Postale e infine ritornare con la ricevuta all'Ufficio ferroviario per completare la cosidetta pratica.

Per evitare questo giro vizioso, perché non istituire delle apposite marche a valore di diverso taglio da 10, 20, 25, 30, 40, 50 in consegna ai vari Capi Impianto i quali, all'atto dell'accettazione delle domande, potrebbero applicare tante marche quanto sono necessarie sullo stesso stampato e così completare l'operazione?

PIETRO MANZON
PORDENONE

● *Il competente ufficio ci comunica che è predisposto uno schema di decreto presidenziale che è stato sottoposto ai competenti Organi e che si spera possa essere definitivamente approvato.*

PERICOLO AL PASSAGGIO DEI TRENI

Carissima « Voci »,

siamo tre manovali in prova dello impianto ferroviario di Poggio Mirteto ed in un anno di servizio abbiamo constatato come sia pericoloso assolvere al dovere del presenziamento del passaggio dei treni a causa del lancio di oggetti dai finestrini da parte di taluni viaggiatori.

I manovali che assolvono al loro compito di presenziamento al di là del Fabbricato Viaggiatori, non hanno alcuna protezione (come garitte, ecc.), malgrado i treni passino a distanza non superiore ai 4 metri e gli oggetti lanciati — come per esempio le bottiglie — quando si frantumano provocano una miriade di schegge che si irradiano a distanza in tutte le direzioni.

Si renderebbe, pertanto, necessaria la costruzione d'un ricovero nel posto in cui il manovale di servizio presenzia il passaggio dei treni.

AGOSTINO BUSSI
MARCELLO PETRARCA
PIERO GIANNINI

● *La nostra Azienda non ignora la situazione e, specie in questi ultimi tempi, ha svolto una sistematica campagna per denunziare i pericoli derivanti dal lancio di oggetti dai finestrini: ricordiamo per esempio le etichette con le raccomandazioni del caso fatte applicare su tutte le bottiglie in vendita nei ristoranti di stazione e sui treni. Nelle carrozze di nuova costruzione è stato previsto un contenitore per i rifiuti, mentre è allo studio l'applicazione di portabottiglie in ogni scompartimento.*

Quanto all'idea del ricovero, richiamiamo su di essa l'attenzione dei servizi interessati.

MANOVALI DELLE PICCOLE STAZIONI

Signor Direttore,

sono un manovale in servizio presso la stazione di Borgofranco sulla linea Chivasso-Aosta e seguo con molto interesse il giornale.

Il problema che voglio porle in evidenza è quello degli avanzamenti che per i manovali dei piccoli impianti è addirittura inesistente.

Prendiamo ad esempio la stazione di Borgofranco: una stazione molto laboriosa se si tiene conto che siamo tre manovali e che assicuriamo il godimento dei nostri riposi settimanali tra di noi, senza scorte. In questo impianto c'è un raccordo che serve ben tre stabilimenti con arrivi di oltre 2.000 carri e di 1.500 copertoni annui. Potranno forse sembrare pochi ma bisogna tener conto dei turni e del fatto che questi carri devono essere smistati e raggruppati, appartenendo essi a tre distinti stabilimenti. Inoltre, questa stazione è stata riconosciuta importante e vi si sono installati gli impianti ACE automatizzando passaggi a livello e deviatoi. Nei periodi di disabilitazione siamo preposti a manovrare l'impianto ACE senza alcuna abilitazione e ricompensa. Ora io chiedo come mai in tante altre piccole stazioni meno attive di Borgofranco e senza banco ACE le piante prevedono i posti per deviatori e manovratori?

ferrovieri !!

UNA ECCEZIONALE OFFERTA PER VOI DELLA

Nuova Enciclopedia

leggete a pag. 33 le particolari condizioni di vendita

Gli apparati ACE non comportano per gli addetti alla manovra del banco una qualifica diversa e superiore a quella di manovale?

Qui, tutti si sono interessati, dal Titolare al Capo Riparto Movimento e persino i signori delle Piante Organiche, ma purtroppo è tutto rimasto come prima.

Sono molto amareggiato di questo stato di cose e vorrei sapere a chi bisogna rivolgersi dal momento che tutti promettono ma nessuno fa nulla per noi.

La ringrazio molto se vorrà pubblicare la mia lettera, sperando che qualche Superiore, leggendola, mediti finalmente sull'assurdità di tale situazione.

SEBASTIANO BARTOLI
BORGOFRANCO (TO)

● *Nei piccoli impianti non riesce possibile assegnare posti di manovratore o di deviatore, in quanto le mansioni svolte dal personale di fatica sono prevalentemente quelle di manovale.*

Gli agenti che aspirano ad ottenere la promozione ad una delle qualifiche suddette possono chiedere il trasferimento presso quelle stazioni in cui è possibile una utilizzazione continua ed esclusiva nelle mansioni proprie di manovratore e di deviatore.

In relazione, poi, al lavoro che viene svolto nell'Impianto di Borgofranco, trattandosi di mansioni di limitate entità e portata sia per quanto riguarda le manovre che i rimanenti servizi di stazione, i relativi posti di pianta del personale di fatica sono previsti della qualifica di manovale.

SERVIZIO NOTTURNO E SOPRASSOLDO

Cara « Voci della Rotaia »,

siamo alcuni Operai dell'armamento del 38. Tronco, 2. Cantone Moncalvo del Reparto Lavori di Nizza Monferrato utilizzati — in sostituzione degli Assuntori — al servizio di custodia di P.L. siti fuori della nostra residenza a meno di 10 km. ed oltre i 3 Km. e perciò aventi titolo a metà trasferta. Vorremmo avere chiarimenti in merito al trattamento economico che ci compete per le prestazioni rese durante le ore notturne (dalle 22 alle 6). I nostri Superiori dicono che il soprassoldo per servizio notturno viene assorbito dalla missione notturna.

● *Effettivamente il 3. comma dello articolo 41 delle Disposizioni sulle Competenze Accessorie dispone esplicitamente che non spetta il soprassoldo per servizio notturno al personale in missione ed a quello che per le prestazioni rese dalle ore 22 alle ore 6 percepisca il compenso per lavoro straordinario.*

E' peraltro da tenere presente che mentre agli Operai dell'armamento cui rispondiamo spetta, per il servizio reso fuori residenza dalle 22 alle 6, l'indennità di missione nella misura oraria di L. 76,50, al personale che presta servizio in sede in analoghe condizioni di orario e di utilizzazione compete il soprassoldo per servizio notturno di 1. categoria, ammontante a L. 110 l'ora.

In proposito il Direttore Generale, tenuto presente che non appare equo usare al personale che presta servizio fuori residenza nelle ore notturne un trattamento economico meno favorevole di quello previsto per i dipendenti che prestano analogo servizio in residenza, con nota n. P. 3-3-1/167688 del 27-1-1966 ha consentito che gli interessati possano optare per il trattamento più favorevole fra la liquidazione del soprassoldo per servizio notturno di 1. categoria e l'indennità di missione notturna.

Vi invitiamo pertanto, cari Operai dell'armamento del 38. Tronco della D.L. di Torino, a chiedere che venga estesa anche in vostro favore la citata concessione.

Tempo di vacanze: il treno « autocuccette » le fa diventare più lunghe perché consente un razionale impiego del tempo a disposizione. Una notte di viaggio, con l'auto nel bagagliaio, poi ha inizio la vera vacanza, senza la stanchezza di tante ore al volante. Queste anno i treni « autocuccette » avranno in composizione anche carrozze letto turistiche.

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 6 - GIUGNO 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » Ferrovie Federali Svizzere in lingua italiana (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

VIAGGIO STAMPA SUL ROLAND

Il 1° giugno ha compiuto il viaggio inaugurale l'ultimo nato di una prestigiosa serie di treni che in poco più di dieci anni hanno creato un tessuto nuovo attraverso la rete ferroviaria europea: quello dei Trans Europ Express

In questi anni il Gotha delle ferrovie si è andato arricchendo di nomi famosi e destinati a diventare famosi anche sui binari come il Rembrandt, il Rheingold, il Rheinpfeil, il Mediolanum, il Lemano, il Ligure, il Parsifal, il Blauer Enzian, il Mistral, le Saphir, l'Arbalète, il Cisalpin, le Moncenis, il Gottardo, il Ticino. Hanno sostituito agli anonimi numeri, il nome di celebri fiumi, di laghi, di venti, un'aristocrazia ferroviaria di cui l'evoluzione della rotaia necessitava per inserirsi in piena competitività fra i mezzi aerei e quelli stradali.

Il nuovo orario biennale, in corso dal primo giugno, ha portato tra le tante innovazioni e acceleramenti delle comunicazioni attraverso l'Europa, anche il Roland, il nuovo TEE che collega in poco più di 12 ore Milano a Brema, praticamente col Mar del Nord, un collegamento che fino a qualche tempo fa era considerato inconcepibile con mezzi terrestri. Prima colazione all'ombra del duomo di Milano e pranzo (non volendolo fare in vettura ristorante) a due passi dalla gigantesca statua del « Ro-

VIAGGIO STAMPA SUL "ROLAND"

Giornalisti e viaggiatori alla stazione di Milano, in procinto di salire sul nuovo TEE che li porterà a Brema. Il viaggio è durato 12 ore e mezza; sono stati percorsi 1176 chilometri ad una media di 99 Km orari. Nella foto della pagina accanto, il «Roland» alla stazione di Brema.

land » che, riposta la « Durlindana », attende i turisti, gli operatori economici di Milano accanto al Rathaus di Brema, di fronte alla cattedrale di San Pietro.

Ma seguiamo questo fascinoso viaggio attraverso tutta l'Europa così come quotidianamente lo compie il « Roland » e così come è stato proposto ad un gruppo di giornalisti italiani e svizzeri nonché ad un gruppo di funzionari delle ferrovie dei due paesi confinanti tra cui l'ing. Rossetti capo compartimentale delle F.S. di Milano.

Partenza dalla stazione centrale di Milano alle 10,30 del mattino. Il convoglio è composto da materiale delle ferrovie germaniche: moderne vetture ad aria condizionata dipinte di rosso e crema. Sono quattro vetture a scompartimenti di prima classe. Si tratta di scompartimenti larghi, in cui ci si può distendere, dotati di una illuminazione razionale, generale e personalizzata come a bordo degli aerei, a cristalli fissi e leggermente oscurati. C'è pure una vettura salone a poltrone orientabili, una vettura ristorante, ed una vettura bar, provvista anche di telefoni collegati con i principali centri europei, una segretaria e numerose simpatiche hostesses prodighe di sorrisi quanto parche nella conoscenza del dolce italico idioma. In ristorante, menù variatissimo, ma non si chiedano gli spaghetti all'amatriciana o il vino dei Castelli, in compenso si avranno i vini della Mosella o del Reno della migliore produzione.

Il convoglio, che a causa dei molti rallentamenti imposti dai lavori in corso, riesce a « rimediare » fino a Chiasso alcuni minuti di ritardo, è trainato da un locomotore 646 che ci auguriamo per motivi esclusivamente estetici, venga dipinto con gli stessi colori delle vetture, una volta che la disponibilità dei nuovi mezzi di trazione sia adeguatamente aumentata.

A Chiasso, espletate rapidamente le formalità doganali in 13 minuti, la corsa riprende alle 10,23 (ora dell'Europa centrale). Arrivo a Lugano alle 10,45 e a Bellinzona alle 11,10.

Anche l'amministrazione ferroviaria elvetica ha messo a disposizione dei convogli TEE, alcune unità elettriche della serie Re 4/4 III che sviluppano una potenza di circa 6000 cavalli e costituiscono i più recenti acquisti del parco trazione delle Ferrovie Federali Svizzere, opportunamente dipinte con i colori del treno. Questi locomotori ad aderenza totale, pur essendo di peso inferiore ai potenti locomotori Ae 6/6 impiegati principalmente sulle rampe del Gottardo, sviluppa una maggiore potenza mediante l'adattamento degli ingranaggi che riducono la velocità originale da 140 chilometri orari a

125 ma con vantaggi per la trazione, per cui vengono impiegati anche attraverso il Gottardo.

Alle 13,25 il Roland giunge alla stazione di Lucerna mentre nella vettura ristorante le cameriere si affaccendano per servire gelati e semifreddi preparati con particolare cura dallo chef.

Alle 14,43 siamo a Basilea, punto di incontro di tre nazioni. Qui il Roland lascia le vetture che verranno inoltrate con il Rheingold per Amsterdam. Da Basilea Bad il Roland è trainato da un locomotore del tipo E 103 delle D.B. con una potenza di 8400 CV e in grado di raggiungere i 250 chilometri orari. Tra Basilea e Heidelberg pur con le soste a Friburgo, Boden Oos, e Karlruhe, si raggiungono velocità dell'ordine di 160-170 chilometri orari, velocità, di cui non ci si rende conto data la silenziosità delle vetture e le sospensioni a molle elicoidali e tamponi di gomma. Si aggiunga che per tutta la linea la saldatura dei binari, del tipo più pesante, è senza soluzione di continuità per cui la somma di questi elementi fa scorrere il tempo rapidamente come l'andatura del convoglio mentre dietro ai finestrini fila come in un riposante schermo, il verde paesaggio della valle del Reno caratterizzato da castelli di fiaba emergenti sulla cima di colli verdi e piccoli ordinati villaggi disposti con una simmetria addirittura ostinata. E dopo la romantica Heidelberg, Fulda ricca di reminiscenze barocche, Gottinga celebre per la sua università e Hannover uno dei più importanti centri industriali della Germania federale, capitale della provincia omonima oggi inclusa nello stato federale della bassa Sassonia dove si arriva alle 21. Si riparte alle 21,11 e alle 22,06 il Roland fa il suo solenne ingresso alla stazione centrale della « libera città anseatica di Brema ».

Il nostro treno si è « macinato » 1200 chilometri; 1176 per l'esattezza; e tutta l'Europa è stata attraversata dalla valle Padana al Baltico, tutto in 12 ore e mezza alla velocità commerciale di 99 chilometri all'ora, il che significa, come si è detto, superare punte di 150 chilometri orari per mantenere tale media.

Il nome di Brema ci riporta alle reminiscenze della nostra prima giovinezza: l'asino, il cane, il gatto e il gallo, la favola dei fratelli Grimm, eternata in un monumento posto all'angolo della piazza del mercato. I musicanti di Brema simboleggiano la città quanto il Roland che da cinque secoli giganteggia nella piazza, mentre sotto il portico gotico del Rathaus i turisti sostano quasi in permanenza godendosi questo primo sole di giugno che per una città del nord Europa è sempre prezioso.

Il capo dell'ufficio stampa della città anseatica riceve il gruppo di giornalisti nella sala superiore del Municipio, la Güldenkammer, un gioiello dell'arte dell'intaglio del legno, con una pregevolissima scala a chiocciola intarsiata, che porta alla cantoria, opera dell'artigianato bremese del 17° secolo. Al soffitto sono appesi modelli di navi del 16° e 17° secolo. Il nostro anfitrione spiega come fino al secolo scorso il Weser che bagna Brema e che una settantina di chilometri più a nord sfocia sul Baltico, con la nuova città satellite di Bremenhaven, era ancora infestato dai pirati. Non per nulla Brema è ancor oggi il più grande mercato mondiale del tabacco e come importanza il secondo porto della Germania federale dopo Amburgo. A difesa dei propri traffici marittimi e terrestri, Brema si unì alla lega anseatica della quale facevano parte anche Amburgo e Lubecca e intorno al 1360 vi si associarono altre città marittime della Svezia, del Belgio e dell'Olanda. Oltre che per il tabacco, Brema è un importante centro di scambi per il caffè, il vino, lana, canapa, grano ed ha pure una rilevante attività industriale nei cantieri navali, negli altiforni, nelle acciaierie, nei laminatoi.

Al termine dell'illustrazione e nel corso di un rinfresco, il direttore compartimentale delle FS di Milano ing. Rossetti ha offerto al Capo dell'ufficio stampa del Municipio di Brema un modellino della « Tartaruga » l'ultima nata del parco trazione delle Ferrovie dello Stato. A sua volta all'ing. Rossetti sono state offerte le chiavi della città, simbolo dei suoi traffici aperti al mondo.

Le 24 ore di sosta nella città anseatica hanno necessariamente concentrato per gli ospiti la visita ai monumenti e ai luoghi più importanti: dalla Böttcherstrasse, una delle più caratteristiche vie della città con i piccoli negozi di orafi, le intime birrerie, la zona portuale dove attraccano petroliere da centomila tonnellate, i cantieri sul Weser il grande parco dei rododendri con circa 900 diverse specie di piante e i musei.

Questo è ciò che può offrire il Roland: un piacevole fine settimana in una città dal glorioso passato e dal futuro ricco di positive premesse. Un centro che dai poco più di 20 mila abitanti di Brema del secolo scorso è passato ai 600 mila di oggi aggiunti ai 160 mila di Bremenhaven, e che costituisce un complesso produttivo di primaria importanza per l'economia del nord Europa. E' forse per questa affinità che Brema trova un felice riscontro con il collegamento a Milano, città dei traffici del sud Europa.

Dunque non soltanto un distensivo fine settimana attraverso l'Europa sui divani di uno dei più lussuosi convogli europei, ma un rapporto costante e sicuro col nord Europa per gli operatori economici anche in quei mesi dell'inverno in cui le nebbie ed il gelo impediscono di usufruire delle comunicazioni aeree.

In questo spirito le Ferrovie dello Stato in pieno accordo con le Ferrovie Federali Svizzere e la Deutsche Bundesbahn hanno istituito la nuova comunicazione rapida, mentre i confini dell'Europa grazie alle più veloci relazioni ferroviarie in cui concorrono la sempre più estesa elettrificazione, la modernità e la confortevolezza dei mezzi, la velocità, la sicurezza e non ultima la cibernetica, diventano sempre più stretti e più a portata di mano anzi di treno.

Corrado BAGNI

A 180 Kmh sulla Roma Napoli

Viaggio assolutamente tranquillo a bordo delle ALe 601 ad una velocità che fino ad ora sembrava irraggiungibile. Il cervello elettronico per « vedere » i segnali oltre la curva. Soddisfazione e curiosità dei viaggiatori.

Starebbe meglio con un vestito diverso, forse con una sagoma più aerodinamica, con colori più vivaci, oppure con una bella scritta a colori che ne indicasse a tutti il titolo di campione italiano di velocità su strada ferrata. La ALe 601010 è agile, snella e veloce nella sostanza, ma nella linea sembra più un tram « pacioccone » che un puro sangue del binario. Prima di salire, un giro attorno alla inutile ricerca di quelle misteriose apparecchiature di cui tanto si è parlato.

Partenza. Sulla punta degli scambi il treno supera già i cento chilometri orari; a Pomezia sta sui centocinquanta e sembra quella la sua velocità di crociera; la campagna romana scorre veloce nel tramonto con il verde dei campi ed il rosso dei papaveri sfumati dai vetri antiriflesso dei finestrini.

Da Campoleone la 601 si getta a 180: nessuna vibrazione, tutto nel migliore dei modi. Dopo il segnale di blocco di Sezze il treno riprende la velocità normale, quella che per la 601 si può chiamare normale: i centocinquanta orari. Una signora chiede al conduttore come mai abbiamo rallentato e se per caso non siamo già arrivati ed il treno stia per fermarsi: rispetto alla punta precedente, i centoquaranta di adesso sembrano deludere profondamente la viaggiatrice.

Appena il tempo di veder sfilare il golfo di Gaeta, illuminato dalle luci del lungomare e con alla fonda la svelta sagoma della nave-scuola « Vespucci », e già il treno si presenta alle porte di Napoli dove giunge in perfetto orario. Intanto, però, qualcuno ha « parlato »: tutti i viaggiatori sanno che sono stati superati i centottanta, che sul treno è installata una misteriosa apparecchiatura per il controllo e la ripetizione dei segnali in macchina.

Tanta fretta d'arrivare e poi tutti si attardano a guardare la piccola cassetta posta sopra il cruscotto: e intanto il macchinista, con una punta di orgoglio spiega che delle tre piccole lampade gialle solo due restano accese in marcia, la terza sta ad indicare che la misteriosa cassetta è intervenuta ed ha posto il suo cervello elettronico al servizio della ALe 601, scrutando la linea oltre la curva, « vedendo » i segnali al di là dei filari degli alberi.

Al ritorno abbiamo voluto seguire più da vicino le varie fasi del viaggio direttamente dalla cabina di guida. Come abbiamo detto le novità sono due, l'una collegata all'altra: l'alta velocità di normale esercizio e la ripetizione dei segnali. Oltre i centocinquanta, centosessanta è necessario che l'uomo alla guida abbia una indicazione preventiva, in modo da avere il tempo necessario per intervenire; e se per caso il suo intervento tardasse, sarà l'apparecchio di ripetizione a decidere per lui.

Abbiamo visto i macchinisti alla guida gettare solo raramente occhiate alla tabella dell'orario. Per loro era sufficiente tenere sotto controllo il tachimetro e il binario che scompariva veloce sotto il treno ed i segnali. Di tanto in tanto consultavano l'orologio ed allora si udivano frasi davvero strane per il profano: siamo in anticipo di trenta secondi, c'è da recuperare un minuto fino a Cancello, trenta secondi di ritardo: il controllo della marcia fino alle frazioni di minuto.

Appena superata Sezze, un segnale acustico avverte dell'entrata in funzione delle apparecchiature mentre aumenta progressivamente la velocità. Le due luci gialle si accendono sulla scatola di controllo e l'attenzione si polarizza ora oltre che sul tachimetro, sulla rotaia e sull'orologio anche sulle indicazioni che appaiono nel quadrante del piccolo apparecchio.

Le stazioni sembrano deserte, vengono superate in un lampo e poi travolte da un turbine di polvere e di cartacce e foglie che il treno si lascia dietro. All'arrivo a Roma ancora l'attardarsi dei viaggiatori sulla piattaforma prima di scendere e la richiesta al macchinista di chiarimenti sulla portentosa, incredibile cassetta verde. Qualcuno si informa: quando sarà possibile correre alla stessa velocità sulla Roma-Firenze, da Milano a Torino...

E' questo uno degli aspetti del rilancio del treno presso la pubblica opinione: ormai si dà per scontato che la serie dei miglioramenti sarà progressiva e ininterrotta.

Tutti prima d'allontanarsi gettano ancora un'occhiata alla ALe 601 e scuotono la testa. Vestitelo meglio, dice quel gesto. Per un treno così, un treno coi fiocchi, nato e cresciuto nel Paese di Pininfarina, possibile che non si trovi una grinta adeguata?

V. S.

A Verona la nuova sede compartimentale

Sabato 31 maggio a Verona, è stato consegnato, dal Sindaco della città al Ministro On.le Mariotti, il nuovo palazzo della sede compartimentale. Il Compartimento di Verona, riconosciuto « de jure » nel 1961, aveva, fino ad ora, i propri uffici sparsi in varie sedi: la Direzione era in via Fratta, l'Ispettorato Sanitario con la Divisione IE e Ragioneria in via 4 Novembre, le Divisioni Lavori e Materiale e Trazione in via Locatelli ed infine le Divisioni C. Traffico e Movimento, nella Stazione di Verona P.N.

Nel nuovo palazzo potranno essere riuniti tutti gli Uffici ad eccezione dell'Ispettorato Sanitario e della Divisione IE che troveranno sistemazione nel F.V. della Stazione di Verona P.N.

Il nuovo edificio che potrà ospitare circa 600 agenti, è situato in lungadige Capuleti: è stato costruito in tre anni, su di un'area di 3675 metri quadrati; ha cinque piani ed un volume di 48 mila metri cubi. E' costato 495 milioni, somma che verrà rimborsata dalla nostra Azienda al Comune in nove anni. Il terreno è stato concesso gratuitamente dall'Amministrazione Civica veronese.

Alla cerimonia inaugurale erano presenti col Ministro dei Trasporti, tutti i Parlamentari veronesi, il Direttore Generale, i Direttori Compartimentali di Verona e Milano, il Prefetto e molte altre Autorità. Nel consegnare l'edificio al Ministro, il Sindaco Avv. Gozzi ha ricordato tutti coloro che ebbero a contribuire alla realizzazione dell'opera, primo fra tutti il progettista Arch. Ronca, ex ferroviere. Ha sottolineato l'importanza di Verona quale nodo ferroviario e città di traffici intensi che conosce l'importanza dei trasporti.

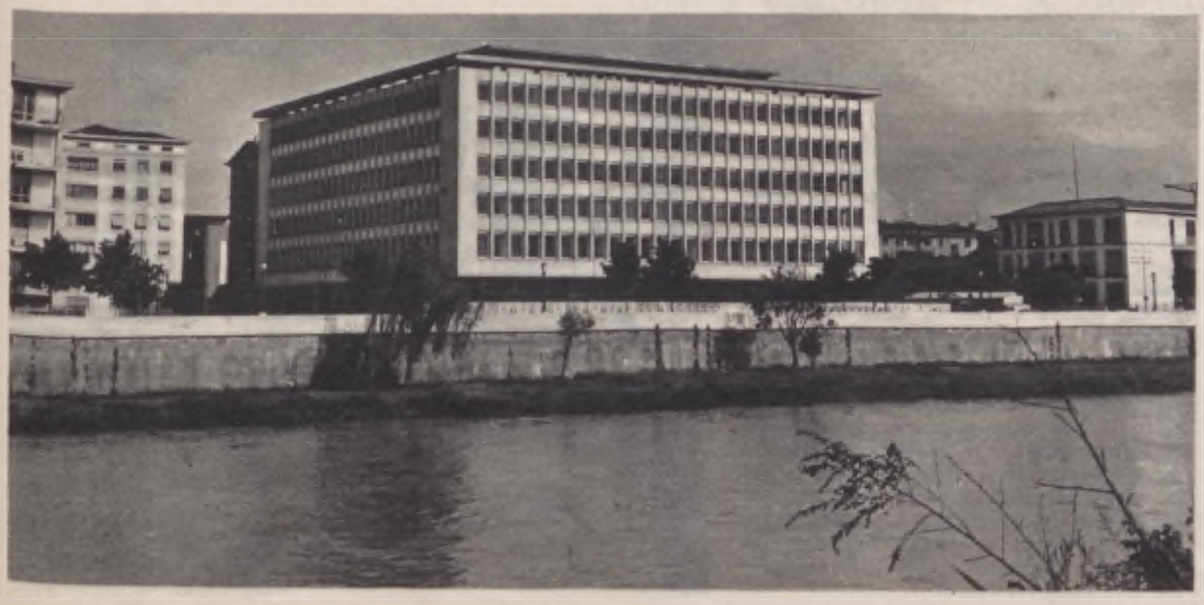
Dopo il Sindaco ha preso la parola l'Ing. Pulga, Direttore Compartimentale che ha sottolineato l'importanza della realizzazione che permette d'ovviare all'attuale decentramento dei vari Uffici.

Ha infine preso la parola l'On.le Mariotti che, dopo aver ringraziato, anche a nome del governo, tutte le autorità presenti, si è congratulato con quanti hanno contribuito alla realizzazione della magnifica e razionale costruzione. Il Ministro ha ricordato che il trasporto ferroviario conserva intatta, ancora, la sua validità perché le innovazioni tecniche lo riportano costantemente alla ribalta. Estendendo quindi il suo esame all'intero problema dei trasporti, ha voluto sottolineare come esso non debba essere considerato solo dal punto di vista tecnico, ma anche come problema politico-sociale che condiziona lo sviluppo e la civiltà dei popoli. L'on. Mariotti ha proseguito confermando che in un prossimo avvenire la nostra Azienda programmerà un adeguato decentramento che assegnerà ai Direttori Compartimentali sempre maggiori poteri decisionali. Infine ha concluso facendo presente che è prevista una spesa di circa due miliardi per eseguire lavori che miglioreranno la viabilità di Verona, e che sarà anche affrontato l'oneroso problema del raddoppio del binario della linea Verona-Bologna ».

Finiti gli interventi oratorii, Mons. Ducoli, Vescovo ausiliare, ha benedetto l'edificio, ch'è stato quindi visitato dai convenuti. Notevole anche l'afflusso dei cittadini che hanno visitato il palazzo nei due giorni festivi dell'1 e 2 giugno.

F. TOMASINI

Il Ministro Mariotti, il nostro Direttore Generale e Autorità all'inaugurazione della nuova sede compartimentale (foto in basso).



Attualita'

Accordo italo-svizzero sul traffico stradale di frontiera

Il potenziamento dei trasporti combinati strada-rotaia tra l'Italia e la Svizzera ha costituito uno dei punti principali — e certamente il più interessante — dell'accordo raggiunto a Lugano nel maggio scorso tra il Ministro dei Trasporti, on. Mariotti, ed il collega svizzero, Sig. Bonvin.

L'incontro di Lugano era nato dalla necessità di dirimere i contrasti insorti nella regolamentazione del traffico stradale tra i due Paesi. Da una parte i trasportatori elvetici chiedevano di continuare a svolgere il cosidetto « traffico triangolare » Germania-Svizzera-Italia e dall'altra gli operatori italiani esigevano un regime di reciprocità per effettuare, insieme ai traffici frontalieri nelle zone di confine, i trasporti di transito verso la Germania nel quadro dei contingenti stabiliti dalla Comunità economica europea.

Si opponeva a questa reciprocità la legislazione elvetica che, in relazione allo stato della viabilità della Confederazione, ammette alla circolazione veicoli di pesi e dimensioni minori di quelli consentiti dalle leggi italiane. Una deroga a queste norme è stata possibile per i trasporti frontalieri, ma non per i trasporti di transito. Sicché a Lugano si è convenuto di utilizzare la ferrovia per il trasporto degli autocarri e autotreni italiani fino a Basilea ed oltre, attestando a Milano Rogoredo il terminal per questi trasporti combinati. Le FS e le FFS, di comune accordo, organizzeranno tecnicamente il servizio, le cui condizioni di tariffa saranno tali da evitare agli autotrasportatori italiani la più lunga via del Brennero per recarsi in Germania. (r.m.).

In visita a Roma Termini giornalisti della Repubblica Federale Tedesca

Il Sottosegretario on. Terrana, insieme al Direttore Generale, ha ricevuto un gruppo di giornalisti rappresentanti dei principali quotidiani della Repubblica Federale Tedesca, in visita al Centro Elettronico di prenotazione di Roma Termini, accompagnato da funzionari della « Siemens Elettra » di Milano.

Nel porgere il suo saluto agli ospiti, l'on. Terrana ha rilevato le connessioni esistenti tra le applicazioni della moderna tecnologia e l'efficienza globale dell'Azienda e quindi tra l'efficienza del pubblico servizio che essa svolge e l'interesse della collettività.

A suo volta, l'ing. Fienga ha sinteticamente inquadrato la recente attivazione della teleprenotazione elettronica dei posti in treno con altre realizzazioni similari, inserendole tutte nel panorama di ammodernamente e di rilancio che caratterizza la ferrovia e le F.S. in particolare.

Ad ambedue ha cordialmente risposto, ringraziando anche a nome dei giornalisti per l'accoglienza ricevuta, l'Amministratore delegato della « Siemens Elettra », ing. Hanz Verlohr. La « Siemens » ha realizzato per la nostra Azienda il nuovo impianto elettronico di prenotazione posti in treno.

L'Ing. Bordoni Vice Direttore Generale

Un cordiale augurio di buon lavoro all'ing. Filippo Bordoni, che il Consiglio dei Ministri ha nominato Vice Direttore Generale della nostra. Azienda. A 35 anni di esperienza ferroviaria l'ing. Bordoni unisce una forte preparazione che gli deriva anche dalla collaborazione, quale esperto di trasporti, presso numerose Commissioni di Studio e dal lungo periodo di insegnamento universitario presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna. La sua profonda conoscenza di tutti i problemi e la sua nota apertura verso le più aggiornate visioni in materia di orientamenti dirigenziali e verso i problemi del personale gli saranno certamente preziosi nel nuovo alto incarico e gli consentiranno di apportare al vertice aziendale un contributo rilevante. « Voci » gli porge le **più vive congratulazioni.**

All'utente,
quando non possono
essere concessi
carri
di grande capacità.

Due carri anzichè uno

Dal primo giugno sono entrate in vigore agevolazioni tariffarie in favore di utenti le cui richieste di trasporto con carri coperti di grande cubatura non possono essere soddisfatte per la scarsa disponibilità di veicoli di questo genere. L'agevolazione interessa spedizioni in servizio interno di merci su carri coperti ordinari e trasporti diretti all'estero di ortofrutticoli inoltrati con carri refrigeranti.

E' noto che, nonostante le recenti radiazioni, i carri di piccola cubatura rappresentano oltre il 70 per cento dell'intero parco F.S., mentre su diecimila carri refrigeranti solo quattromila sono di grande capacità. Per ragioni commerciali ed economiche, in quanto il prezzo della merce trasportata risulta, per ogni tonnellata, meno elevato gli utenti preferiscono i carri di grande cubatura.

In un primo tempo l'Azienda aveva cercato di attenuare gli inconvenienti riducendo la soprattassa per l'uso di carri di piccola superficie, ma poiché l'incidenza di tale somma era irrilevante è stato necessario predisporre un nuovo provvedimento di maggiore efficacia.

Allorché l'Azienda non sarà in grado di mettere a disposizione i carri di grande capacità richiesti, fornirà in sostituzione due carri di piccola capacità e il prezzo di trasporto sarà calcolato come se fosse stato fornito un carro grande; di conseguenza, anche le tasse accessorie saranno applicate con lo stesso criterio. Il provvedimento ha carattere temporaneo in quanto l'Azienda si potrà avvalere della facoltà di tassare con il prezzo competente al peso complessivo della merce caricata sui due carri solo nei periodi in cui si verifichi una eccedenza dei carri di piccola cubatura.

L'on. Venturini tra i ferrovieri di Cassino.

Nuove opere sulla Roma-Cassino Napoli

Importanti interventi sono previsti per la linea ferroviaria Roma-Cassino-Napoli nel quadro di un programma organico inteso al graduale ammodernamento e potenziamento della Linea. Lo ha annunciato il Sottosegretario ai Trasporti e Aviazione Civile On. Aldo Venturini nel corso di una visita agli impianti ferroviari di Cassino precisando che recentemente il Consiglio d'Amministrazione delle F.S. ha approvato una spesa di 400 milioni per l'impianto del blocco semiautomatico sull'intera tratta da Roma a Cassino. I lavori relativi avranno inizio nel prossimo autunno.

E' stata inoltre approvata la spesa di 1 miliardo di lire per ammodernamenti delle telecomunicazioni lungo la Roma-Caserta.

Si conta infine di sottoporre all'approvazione del Consiglio d'Amministrazione una proposta per il completamento del doppio binario sulla tratta Ceprano-Sparanise per una spesa di 4 miliardi nonché una proposta per attrezzare la linea per la ripetizione in macchina dei segnali col sistema puntiforme per un importo di 450 milioni.

Altri 450 milioni sono previsti per miglioramenti agli impianti di segnalamento

L'On. Venturini ha anche annunciato l'imminente costruzione della nuova Sede del D.L.F.

Dopo la visita, l'on. Venturini, rispondendo agli indirizzi di saluto del Presidente del D.L.F. di Cassino Sig. Pacitto e del Sig. Conciatori, Responsabile Provinciale dello S.F.I. ha accennato al 25° Anniversario della liberazione di Cassino mettendo in risalto i valori morali e sociali scaturiti dalla Resistenza.

Nella Galleria di S. Antonio

Abbiamo seguito con angoscia i giorni del dramma che si è consumato sotto la galleria di Sant'Antonio della Messina-Catania. Otto sono state le vittime e quattro erano ferrovieri: i macchinisti di 1ª cl. Antonino Saglimbeni e Filadelfio Di Leo, l'aiuto macchinista Pasquale Pugliatti e il Capo treno di 1ª cl. Biagio Bonifacio.

I perché di questo sinistro avranno una risposta solo quando saranno concluse le inchieste della Magistratura e della Dirigenza aziendale.

Riaffiorano tuttavia antichi motivi di meditazione: certi errori bastano per rovinare una vita, per gettare un uomo, una famiglia nella disperazione.

Una volta di più noi vediamo quanto è difficile, duro, rischioso un mestiere dove un attimo di distrazione, una dimenticanza, uno sbaglio possono determinare eventi di queste proporzioni.

Forse, in un avvenire che aspichiamo il più vicino possibile, la nostra Azienda potrà avere i mezzi necessari per sistemare in tutta la rete quelle nuove apparecchiature tecniche che sono in grado di ridurre ulteriormente il margine di fallibilità dell'uomo: ma oggi dobbiamo ricordare — come sempre — che alla nostra preparazione, alla nostra capacità, alla nostra coscienza è affidata ogni giorno la vita di migliaia e migliaia di persone.

Ci inchiniamo alle vittime del sinistro ed esprimiamo la nostra profonda solidarietà alle famiglie così duramente colpite.

La conduttrice Carla Foschi.

Carla, ovvero della civiltà

In tempi come il nostro, di schiaffi ne volano tanti che uno solo passa facilmente inosservato: invece, quello che ha colpito la nostra giovane conduttrice Carla Foschi, in servizio sul direttissimo 21 Milano-Roma, ha avuto un'eco clamorosa su tutta la cronaca italiana: siamo stati molti a sentirci le guance arrossate per questa incivile manifestazione di intolleranza.

I fatti sono noti. Sul treno prima ricordato viaggiava il signor Giuseppe Rogati, di 33 anni, di Roma: un viaggiatore sprovvisto di biglietto ma pieno di aggressività. Quando la nostra giovane conduttrice gli ha contestato la sua irregolare situazione e lo ha invitato a scendere dal treno alla prima fermata (Lodi), ha replicato schiaffeggiandola; dopo di che una ulteriore replica è toccata agli agenti della Polizia ferroviaria che hanno tratto in arresto il Rogati e lo hanno denunziato per violenza a pubblico ufficiale.

L'incidente ha avuto una particolare eco nei nostri impianti: dovunque si è deplorata la manifestazione di intolleranza del viaggiatore ma da qualche parte è riaffiorata persino qualche perplessità circa l'opportunità di affidare alle donne certe mansioni dell'esercizio ferroviario. Insomma, nel caso in questione, c'è chi pensa che, se non c'era una donna a far la contestazione al viaggiatore, lo schiaffo non sarebbe venuto fuori.

Noi pensiamo che l'episodio sia del tutto anormale e che quindi non se ne possano trarre deduzioni di carattere generale.

Quello che ci preme dire a Carla e a tutte le giovani donne che sono venute ad affiancarci nel nostro lavoro è che noi crediamo nella loro capacità, apprezziamo il loro rendimento e che la loro presenza sui treni, nelle stazioni, negli uffici, porta una nota di vivacità, di gentilezza che giova a noi come giova all'Azienda.

Direi che fa parte di un modo nuovo di vivere, di lavorare, questo, contrassegnato dalla presenza femminile: in fondo, se cerchiamo di analizzare il perché di un certo fascino del viaggio aereo nel suo complesso, vedremo subito che c'è una importante componente estetica: l'immagine di una hostess, elegante, fresca, sorridente che porge il « buon viaggio » con un'espressione carica di ottimismo. Quindi, la presenza sui treni del personale femminile è, per noi, anche un modo per restare al passo coi tempi.

E non sarà certo questo episodio incivile a modificare le cose.

Marcas

Il Sottosegretario Sammartino a Stoccolma per la C. E. M. T.

Il Sottosegretario ai Trasporti e all'Aviazione Civile Senatore Sammartino ha partecipato, in rappresentanza del Ministro Mariotti, alla Conferenza dei Ministri dei Trasporti Europei di Stoccolma.

Al suo rientro il Sottosegretario Sammartino ha fatto alcune dichiarazioni circa l'importanza del lavoro svolto dalla delegazione italiana che era composta dal Vice Direttore delle Ferrovie dello Stato, dr. Santoni Rugiu, dall'avv. Leoni, Capo dell'Ufficio Legislativo del Gabinetto del Ministro, dal dr. Turi, Ispettore Generale della Motorizzazione Civile e dal dr. Vecchiotti, Ispettore Capo Superiore delle F.S e dal dott. Rossini.

« La Conferenza — ha affermato il Senatore Sammartino — si è occupata degli indirizzi di base per una politica europea dei trasporti affrontando, ai fini di soluzioni concordate, problemi concreti quali le misure per favorire i traffici internazionali per ferrovia, la regolamentazione degli obblighi di servizio pubblico gravanti sulle imprese di trasporto e la costituzione di un contingente multilaterale di autorizzazioni per i trasporti internazionali merci su strada ».

Sono stati inoltre affrontati aspetti particolari dell'autotrasporto merci, problemi ed esigenze della sicurezza stradale, nonché in materia ferroviaria, i problemi relativi alla adozione di organiche misure per i trasporti combinati a mezzo « containers ».

Il Sottosegretario Sammartino che, quale rappresentante italiano, ha retto la prima Vice Presidenza della Conferenza, ha quindi dichiarato di avere ampiamente illustrato la posizione italiana in merito a tali problemi e di avere sottolineato come il Ministero dei Trasporti segua con vigile attenzione le questioni inerenti una politica europea dei trasporti nella consapevolezza che, dalla collaborazione dei vari Paesi, possano nascere soluzioni comunitarie idonee a soddisfare non soltanto l'interesse generale del settore ma anche le attese locali delle singole regioni e delle singole popolazioni.

Sicurezza sulla "Gallura" e sulla "Gennargentu"

Si è conclusa la « Quindicina della Sicurezza » svolta nel Compartimento di Roma nel quadro della 3ª Campagna Internazionale di Prevenzione degli Infortuni sul Lavoro organizzata dall'U.I.C. Le varie iniziative che hanno interessato il personale delle nostre Navi Traghetto si sono concluse con la proiezione sulla « Gallura » e sulla « Gennargentu » di alcuni documentari a carattere antinfortunistico. Le proiezioni, precedute da una conferenza del dr. Teppati, dell'Ispettorato Sanitario di Roma, sono state seguite con vivo interesse dagli equipaggi di entrambe le navi

FLASH

1 milione e 700 mila posti

registrati, complessivamente, nelle « memorie » dell'elaboratore elettronico in funzione a Roma T.ni per la prenotazione dei posti in treno. Ogni giorno, infatti — con un periodo di prenotabilità di 60 giorni — sono prenotabili 29.000 posti per i treni ordinari: quelli, cioè, che non comportino la prenotazione obbligatoria. Dal 14 marzo — giorno in cui ha preso avvio il nuovo servizio — i treni prenotabili sono passati da 68 (con 9000 posti al giorno) a 316. La prenotazione è stata inoltre resa possibile sia per i treni in partenza dalla « località di richiesta », sia per quelli in partenza da una delle stazioni « collegate ». Il nuovo sistema ha già consentito un radicale miglioramento del servizio: e cioè accelerazioni delle operazioni agli sportelli (particolarmente utile con l'intensificazione dei viaggi collegati alle vacanze); possibilità di prenotazione fino a sei posti con una sola richiesta; maggiore disponibilità di posti prenotabili nei periodi di punta del traffico.

Telefoni sui treni F.S.

saranno a disposizione dei viaggiatori entro l'autunno, sulla Roma-Napoli; successivamente, a breve scadenza, sulla Roma-Milano. Sono in fase di avanzato studio i programmi che prevedono l'adozione di un sistema simile a quello della teleselezione e l'inserimento delle comunicazioni sulle linee urbane nazionali. Ed è intendimento dell'Azienda F.S. di limitare il più possibile le spese dell'utente, offrendogli una comodità in più. Inoltre, il servizio del telefono a bordo agevolerà ulteriormente anche la sicurezza e la regolarità di marcia dei convogli. I collegamenti potranno avvenire — come è stato dimostrato in occasione degli esperimenti fatti sulla Roma-Napoli — anche con il treno viaggiante ad alta velocità, senza che la chiarezza della comunicazione abbia a risentirne. Se l'innovazione risulterà gradita all'utenza, il servizio verrà gradualmente esteso alle altre principali linee della Rete.

29 miliardi di viaggiatorilkm

sono stati trasportati dalle F.S. nel 1968, di cui 3 miliardi e mezzo in 1ª cl. e gli altri in 2ª cl., con un aumento — rispetto al 1967 — di 100 milioni di viaggiatori/Km per la 1ª cl. e di 853 milioni per la 2ª cl. I treni/Km reali sono stati 260 milioni circa, di cui 187 milioni e 630 mila per il solo settore viaggiatori. Gli utenti dei treni F.S. sono stati complessivamente 323 milioni e 675 mila, con un introito di 202 miliardi e 400 milioni di lire. La media mensile delle unità lavorative al servizio dell'utenza è stato di 181.679, di cui 156.271 relative al personale F.S., 13.104 agli assuntori e coadiutori e 12.304 unità appaltate.

Le agevolazioni di viaggio

previste per gli elettori delle elezioni politiche saranno estese anche agli elettori di quelle comunali, provinciali e regionali. E' stato, infatti, approvato in sede legislativa dalla Commissione Trasporti della Camera il relativo d.d.l., il quale prevede l'estensione delle agevolazioni concesse sulle F.S. anche ai viaggi via mare.

Dieci passaggi a livello

di nuovo tipo verranno realizzati entro l'anno sulla rete F.S. Essi si avvarranno di apparati televisivi, in grado di fornire un ulteriore margine di sicurezza contro la possibilità di incidenti. Infatti, il sistema di controllo televisivo sarà collegato elettronicamente a congegni automatici per la chiusura dei passaggi stessi.

Lavori per 1 miliardo

circa verranno effettuati sulla Cosenza-Sibari. Si tratta di un terzo della spesa totale prevista per il sostanziale potenziamento delle infrastrutture dell'arteria stessa.

Binari nel Mondo

AUSTRALIA

Nuovo contenitore per il trasporto di prodotti alimentari

Una ditta di costruzioni australiana ha progettato un nuovo tipo di contenitore capace di rivoluzionare il trasporto per ferrovia delle carni e di altri prodotti alimentari deteriorabili. E' leggero, facilmente pulibile nell'interno e può essere convenientemente sollevato e fissato sui vagoni piatti. Attualmente le ferrovie del Nuovo Galles del Sud ne stanno effettuando le prove in servizio, terminate le quali, se risulteranno soddisfacenti, verrà iniziata la produzione in serie del contenitore.

Esso è costruito in fibra di vetro, con intelaiatura in acciaio resistente alla corrosione e con pannelli rinforzati di plastica dello spessore di cm 15,24. Il progetto del contenitore, il tipo di pannello usato ed il complesso refrigerante ad anidride carbonica liquida costituiscono tutti delle assolute novità nel campo dei trasporti per ferrovia.

Una fabbrica inglese sta già costruendo sotto licenza pannelli isolanti di questo tipo per 1500 contenitori destinati alla società di containers.

I pannelli sono costituiti da due pareti esterne di fibre di vetro in tensione impregnate sotto vuoto di resina liquida, racchiudenti una anima isolante costituita da blocchi di schiuma di poliuretene, separati fra loro da diaframmi di fibra di vetro che collegano le pareti esterne. Viene affermato che la schiuma di poliuretene ha una durata praticamente illimitata come isolante e che i pannelli non sono soggetti a ruggine, non hanno bisogno di essere verniciati e presentano una superficie pulita, liscia e senza fessure di sorta.

Il complesso refrigerante, fatta eccezione per il quadro di comando, è tutto sistemato dentro il contenitore, non ha parti mobili oltre le valvole e non abbisogna di corrente di alimentazione. Ha una durata di funzionamento di cinque giorni, prima di dover essere ricaricato.

Ciascun contenitore ha una portata dichiarata di 18 tonn, un peso lordo di 20,5 tonn e dimensioni totali di m 6,06 x 2,44 x 2,44.

CANADA

Un treno, un anno, un milione di tonnellate

Il primo treno canadese entrato in servizio per il trasporto di minerali di ferro tra il giacimento di Temagami ed il centro siderurgico di Dofasco a Hamilton (Ontario) (550 km) ha terminato il suo primo anno di esercizio. In un anno, il tonnellaggio trasportato ha raggiunto il milione di tonnellate.

I veicoli, carri tramoggia cilindrici, possono contenere ciascuno 100 tonnellate; essi sono utilizzati in tre convogli di 35 veicoli ciascuno i quali compiono il percorso di andata e ritorno in 72 ore.

FRANCIA

Facilitazioni tariffarie per le auto al seguito

Due nuove facilitazioni tariffarie saranno quest'anno applicate al trasporto di auto al seguito:

— la riduzione accordata finora per un viaggio di andata e ritorno, verrà estesa anche a due viaggi consecutivi (o più) e per qualunque itinerario, con la riserva che tali viaggi siano effettuati in un termine di tre mesi per le relazioni interne e di due mesi per quelle internazionali. Inoltre questi viaggi non dovranno cadere nei periodi di forte traffico (30 luglio - 3 agosto in partenza da Parigi verso la provincia; 30 agosto - 2 settembre in senso inverso);

— nel caso di registrazione simultanea per due viaggi, sia che si tratti di andata e ritorno sia di percorso semplice successivo, il prezzo del trasporto della vettura sarà ridotto del 20% se vi sono tre accompagnatori della vettura; del 40% se ve ne sono quattro e del 60% se ve ne sono cinque o più.

Per la determinazione del numero delle persone occorre tener presente che un bambino da 4 a 10 anni viaggiante a metà prezzo è computato come una persona. Quando un adulto o un bambino beneficiano di una riduzione superiore al 50%, questo viaggiatore è computato come mezza persona per la determinazione del numero totale di accompagnatori.

A titolo di esempio, una coppia accompagnata da due amici che intenda utilizzare, all'andata un trasporto autocuccette da Parigi a St. Gervais ed al ritorno il servizio auto-express Toulouse-Paris, beneficierà di una tariffa « andata e ritorno » ridotta del 40%. Il prezzo di trasporto del veicolo per questo doppio tragitto, sarà di meno di 100 FF per una « Simca 1000 » e di meno di 150 FF per una « Renault R 16 » o una « Peugeot 404 ».

Infine i viaggiatori che utilizzeranno i treni autocuccette beneficieranno di una colazione grutuita, da consumarsi o nel vagone ristorante o al buffet della stazione all'arrivo.

Durante l'estate del 1969, gli automobilisti avranno a loro disposizione una gamma di possibilità per un totale di 71 relazioni interne ed internazionali assicurate da 38 treni autocuc-

Il « Rajdhani Express » è il treno più veloce dell'India: percorre i 1445 chilometri della Delhi-Calcutta in 17 ore. E' composto da materiale nuovissimo, a bordo vengono effettuati servizi accessori (tra cui trasmissioni di notizie e musica) che assicurano ogni comfort ai viaggiatori.

cette, ai quali si aggiungono 12 servizi auto-express (tra i quali il Parigi-Madrid) ed il treno auto-jour Parigi-Lione.

GERMANIA

Mutamenti fondamentali nel sistema di trazione

Nel 1952, il consumo di carbone aveva raggiunto per le ferrovie tedesche, i 9,35 milioni di tonnellate, quello di carburanti e di oli pesanti le 25.100 tonn, mentre quello di energia elettrica 585 milioni di kWh. Nello stesso anno il traffico espresso in t/km lorde era ripartito come segue: 88,8% trazione vapore, 9,9% trazione elettrica ed 1,3% trazione diesel.

Nel 1968, il consumo di carbone è caduto ad 1,82 milioni di tonnellate, mentre quello di combustibile diesel e di altri carburanti ha toccato le 405 mila tonn ed il consumo di energia elettrica i 4.240 milioni di kWh. Nel mese di dicembre 1968, la percentuale di distribuzione dei sistemi di trazione, relativa alle t/km lorde trasportate, ha raggiunto, per la trazione elettrica, il 70,4%, il 15,5% per il vapore ed il 14,1%, per la trazione diesel.

Triplicato il traffico di containers per ferrovia

Durante il 1968 il trasporto di containers da 20 a 40 piedi da parte delle ferrovie tedesche ha raggiunto la cifra di 68.647 (39.955 carichi e 28 mila 692 vuoti); nel 1967 il totale ammontava a 17.484 (9.530 carichi e 7.954 vuoti). L'aumento è stato dunque del 300% circa.

INGHILTERRA

Nuovo calcolatore elettronico

L'Amministrazione della « London Transport » ha recentemente ordinato un nuovo computer ICL 1904 E, il cui valore raggiunge le 500.000 sterline.

Dopo la sua installazione in un immobile di Baker Street, questo nuovo computer sostituirà un calcolatore già in servizio. La London Transport potrà così disporre di due macchine: un ICL 1902 ed un ICL 1904 E. Tra i compiti che verranno eseguiti figurano il controllo di inventario e di magazzino ed il calcolo degli stipendi per 70.000 agenti.

STATI UNITI

Contratto per il trasporto di 83 milioni di tonnellate di carbone

La « Pennsylvania Power and Light Co » (PP & L) ha sottoscritto con la « Penn Central » contratti a lunga scadenza per il trasporto di 83 milioni di tonnellate di carbone ad una nuova centrale elettrica di una potenza di 1 milione 530 mila kW attualmente in corso di costruzione nella contea del Montour in Pennsylvania.

Due treni cargo di 13.000 t di carico ciascuno assicureranno il trasporto del carbone. L'inizio regolare del servizio è previsto per il 1971; si pensa che il volume di traffico potrà raggiungere i 4,2 milioni di tonnellate l'anno. La Penn Central esercita quattro altri treni cargo di carbone, per un totale di 420 carri di 100 t appartenenti a privati, per conto della PP & L e per il servizio di altre due centrali.

I treni copriranno le 420 miglia (672 km) in due giorni, compreso il tempo necessario al caricamento ed allo scaricamento, fornendo così una media quotidiana di 13.100 t di carbone.

Il carico dei convogli sarà effettuato in marcia e lo scarico alla centrale sarà compiuto in 5 ore circa, mediante basculaggio del carro il quale è munito di un nuovo tipo di aggancio rotativo.

Così i turisti americani in Europa

Una inchiesta condotta dalle autorità competenti di New York ha stabilito che gli itinerari turistici dell'America del Nord con destinazione Europa hanno tre mete principali: Parigi, visita dal 54% dei viaggiatori, Londra (50%), Roma (47%). Le altre destinazioni sono: Firenze, Madrid e la Danimarca con il 18%.

Potenziamento del parco della Union Pacific

La rete americana Union Pacific investirà, nel 1969, una somma di 97 milioni di dollari per l'acquisto di 4.154 nuovi veicoli merci e di 25 locomotive diesel.

Arni

Filo diretto

LE E.623 DELLE « VARESINE »

Sig. Direttore Generale,

sono un appassionato di ferrovie vere ed in miniatura, prima di essere utente delle Ferrovie che Lei dirige. Sono soddisfatto per l'entrata in servizio delle nuove carrozze per treni pendolari che assicurano un viaggio confortevole anche sulla tratta Treviglio Ovest-Bergamo. Bisogna però viaggiare qualche volta sulle elettromotrici « Varesine » E.623 per essere sballottati e non avere la possibilità di leggere per qualche minuto a causa delle oscillazioni. Le elettromotrici E.623, inoltre, adottano un impianto riscaldamento situato sotto i sedili e d'inverno a pieno regime quando la temperatura raggiunge i 25 gradi non si riesce a stare seduti perché il legno scotta.

Considerando che la data di costruzione di tali elettromotrici risale al 1929-1932, Le chiedo se non è possibile mandarle in pensione e sostituirle con le nuove vetture.

Con stima.

GIULIANO ROSSINI
BERGAMO

Egregio sig. Rossini,

mentre La ringrazio per quanto mi scrive a proposito del miglioramento del servizio sulla linea Treviglio Ovest-Bergamo, La informo che le Sue segnalazioni circa gli inconvenienti che si verificano sulle elettromotrici E 623, in servizio sulla linea stessa, sono state prese nella più attenta considerazione.

Ho già interessato in merito gli Uffici competenti e tra l'altro ho avuto conferma che la sostituzione delle elettromotrici E 623 verrà senz'altro attuata a non lunga scadenza, quando saranno disponibili i rotabili di nuova costruzione per i servizi suburbani.

Distinti saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

LA PENSIONE AGLI INFORTUNATI

Egregio ingegnere,

lungi da me la pretesa di chiedere per me e i colleghi in analoghe condizioni un trattamento di favore per quanto riguarda la definizione delle laboriose pratiche che si concludono con l'invio all'interessato del sospirato libretto « celeste »!

Mi sia consentito, però, di fare una considerazione che non è poi del tutto accademica: « I colleghi che sono stati collocati in quescenza in base alle note leggi definite di "sfollamento volontario", hanno evidentemente dovuto fare i loro conti e, certamente, hanno avuto modo di tener conto di tutti i pro e contro e, se hanno deciso in un senso, vuol anche dire che si erano preparati alla nuova situazione.

Così non è stato per coloro che a causa di un incidente sul lavoro o per aver contratto in servizio una qualsiasi malattia sono stati collocati a riposo e, in molti casi, si sono trovati in una situazione imprevista e critica.

Penso, ripeto senza volerne fare un fatto personale, che di queste mie considerazioni si dovrebbe tener conto nella priorità almeno di pari data.

Sono convinto che i colleghi, diciamo sfollati volontariamente, non me ne vorranno perché, fra noi ferrovieri, è sempre stata in uso la libertà di pensiero e di opinioni.

Con rispettosa osservanza

UMBERTO PICCIOLI
ex Segr. Tec. Capo a riposo per infortunio sul lavoro

Gli Uffici competenti interessati dallo stesso Direttore Generale hanno fatto presente che al personale che si trova nelle Sue condizioni viene data in ogni caso assoluta precedenza. Il ritardo nella definizione della Sua pratica è dovuto, in particolare, alla concomitanza di più lavori. La Sua posizione infatti ha dovuto essere esaminata in primo luogo ai fini della pensione: e a questo scopo è stato necessario tra l'altro interessare la Capitaneria di Porto di Viareggio. In un secondo momento, poi, la pratica è stata prelevata per la costituzione del riscatto ai fini della buonuscita e per la determinazione della rendita d'infortunio. Soltanto dopo quest'ultima indispensabile fase, è stato possibile portare a termine anche la liquidazione della pensione oltre alla riliquidazione della buonuscita. I relativi provvedimenti stanno per essere inviati all'approvazione.

(n. d. r.)

La elettromotrice E. 623 delle « Varesine ».

Aperta la sezione Trasporti al Mu

Con una suggestiva cerimonia è stato inaugurato il padiglione che custodisce i « pezzi » più importanti della storia ferroviaria italiana. Nei prossimi anni il Museo sarà completato con le sezioni Areonavale, Alimentazione e da quella di estrema attualità, dell'Automazione.

Le venti locomotive più importanti della storia ferroviaria italiana hanno concluso il loro viaggio nel grandioso salone della Sezione Trasporti Ferroviari del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano. L'inaugurazione del padiglione è avvenuta sabato 14 giugno alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti on. Terrana, accompagnato dal Direttore Generale Ing. Fienga e da altre autorità civili e militari.

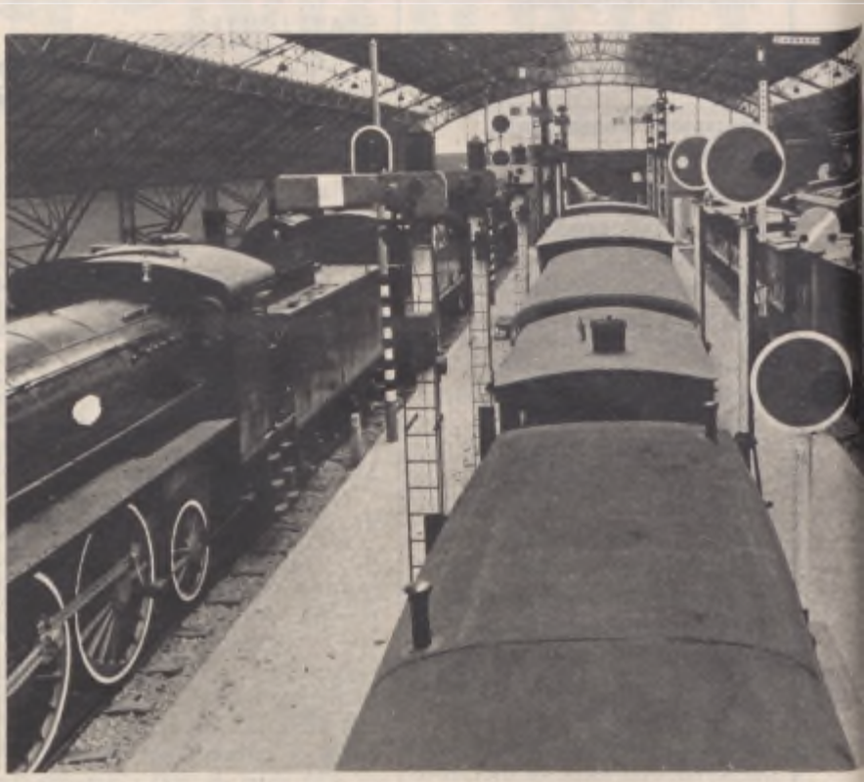
La cerimonia è stata preceduta da una conferenza stampa alla quale hanno partecipato giornalisti dei maggiori quotidiani e periodici italiani. Il Presidente del Museo, avv. Ogliari ha illustrato nei dettagli la nuova realizzazione sottolineando come essa sia stata resa possibile dalla stretta collaborazione delle Ferrovie dello Stato.

Nel pomeriggio, nella magnifica Sala del Cenacolo, ha avuto luogo la cerimonia ufficiale dell'inaugurazione. L'avv. Ogliari ha illustrato la funzione del Museo come propulsore di iniziative a livello nazionale ed internazionale e come geloso custode delle opere di ingegno. Ha precisato che nei prossimi anni l'Ente completerà ed aprirà al pubblico la Sezione Aeronavale, quella della Alimentazione e quella, di estrema attualità, dell'Automazione.

Il Direttore Generale Ing. Fienga, prendendo la parola subito dopo, ha ringraziato quanti hanno contribuito alla realizzazione, ed ha esaminato la situazione attuale e le prospettive del trasporto su rotaia, i progressi tecnici realizzati ed il nuovo orientamento che riguarda in modo particolare le strutture aziendali e la collaborazione tra Dirigenza delle F.S. e le forze di lavoro che ne fanno parte. Dopo un breve intervento del Sindaco di Milano Aniasi, il Sottosegretario on. Terrana ha portato l'adesione del Governo e quella in particolare del Ministro Mariotti, compiacendosi per la grandiosa realizzazione che si inserisce tra le più prestigiose del mondo.

Il Presidente Ogliari ha consegnato le targhe di benemerenza al Sottosegretario, al Direttore Generale ed a rappresentanti di Enti, Società e Privati che hanno contribuito all'opera. L'on. Terrana ha ricambiato il simpatico gesto consegnando all'avvocato Ogliari a nome di tutti i ferrovieri un orologio da tasca, la tradizionale « cipolla » con la sigla FS. ■

Il D.G. Ing. Fienga durante il suo intervento alla cerimonia inaugurale. A sinistra il Sottosegretario on. Terrana.



Interno della sezione ferroviaria al Muse

Un sacrario di cimeli

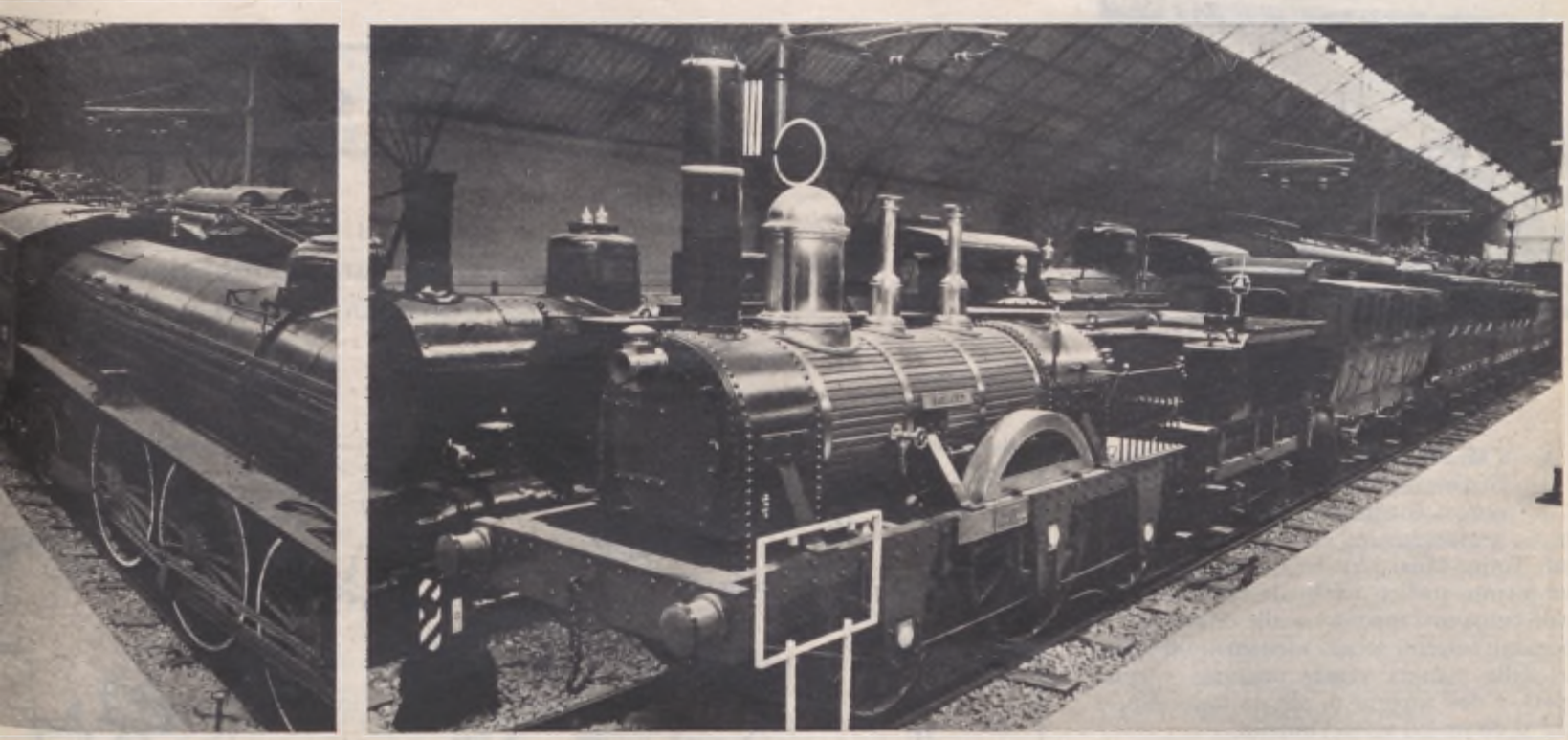
Anche « Gamba di legno » e il « Mulo » dei Giovi » hanno trovato rifugio nel Museo di Milano. Ricostruita una stazione di cinque binari in ogni suo particolare. Un capannone di duemila metri quadrati per ospitare i « pezzi » più illustri delle ferrovie.

Sono passati quindici anni dall'inaugurazione del Museo ferroviario di Roma Termini: quella prima, coraggiosa, rassegna di ricordi e cimeli della ferrovia in Italia, forzatamente costretta in un ambiente inadatto, chiusa peraltro ad ogni possibilità di sviluppo futuro, negli angusti locali dei sotterranei della stazione, esattamente sotto la galleria di testa. Eppure se oggi è stata solennemente inaugurata una sezione ferroviaria del Museo della Scienza e della Tecnica « Leonardo da Vinci » di Milano — che, indubbiamente, risolve in modo egregio il problema della sede definitiva del museo dei nostri treni — molto merito bisogna pur attribuirlo al ruolo svolto da quel primo timido tentativo romano. In dieci anni di attività ininterrotta, infatti, il museo di Roma Termini riuscì a creare fra giovani e vecchi, fra studenti e professionisti, con migliaia e migliaia di presenze, la coscienza ed il culto per le memorie ferroviarie, indispensabile premessa per l'opera di raccolta, di conservazione e di stimolante, costante interesse di cui un museo ha assolutamente bisogno.

Di certo l'apertura della sezione ferroviaria del Museo Leonardo da Vinci di Milano è un traguardo che deve essere debitamente sottolineato perché rappresenta la realizzazione, anche in Italia, di una esposizione storico-didattica permanente, del treno nelle sue espressioni e nelle sue conquiste più significative come ne esistono molte, e da anni, negli altri Paesi. E basta ricordare, a tale proposito, i musei che a Londra o a Bruxelles, a New York o a Vienna, a Tokio come a Stoccolma, a Dresda come a Parigi, a Monaco, a Lucerna, a Norimberga e perfino a Johannesburg, testimoniano il cammino e il progresso compiuti dalla ferrovia in meno di un secolo e mezzo di operosa attività.

Ma diamo ora uno sguardo attento a questo nuovo museo ferroviario italiano. Innanzi tutto colpisce positivamente l'ambiente in cui i cimeli sono conservati; ed esso giustifica l'esatta impressione che si tratti davvero di un museo nel museo. Quando il visitatore, infatti, dopo aver attraversato alcune sale del Leonardo da Vinci, dopo aver percorso alcuni bracci dei suoi artistici chiostri ed aver familiarizzato con alcune carrozze a cavalli di fine secolo o con alcuni cariaggi militari della grande guerra e dei primi del '900, giunge nel piazzale ove si erge il capannone della sezione ferroviaria, non può non rimanere piacevolmente sorpreso.

seo della Scienza e della Tecnica



lella Scienza e della Tecnica con alcuni dei « pezzi » esposti. A destra la ricostruzione dell'ormai famosa « Bayard ».

Il padiglione ha tutte le caratteristiche di una vecchia, dimenticata stazione ferroviaria: una facciata stile liberty, due chioschi laterali, la solita pensilina con le colonne e i capitelli di ghisa e, sul centro, l'immancabile orologio. Ma lo stupore aumenta all'atto di entrare in questa che non vuole essere, intendiamoci, la ricostruzione di una ben determinata stazione, ma vuole soltanto riassumere, di una qualunque di esse, lo spirito, il clima, perfino quel senso di pacata soffusa poesia che le era proprio.

Né si deve pensare che le dimensioni del padiglione siano tali da richiamare solo vagamente l'immagine e il riferimento di una stazione ferroviaria. I binari sono cinque, appena uno di meno di quanti non ne avessero le vecchie stazioni di Roma Termini e di Torino Porta Nuova e uno di più di quelle di Ancona o Brescia. Poi c'è la grande, elegante tettoia di ferro e vetro che era il distintivo più eclatante e maestoso delle stazioni dell'ottocento, giunto fin quasi a noi e scomparso nel clima di imposta autarchia che precedette l'ultimo conflitto.

E l'immagine della stazione è tanto più reale e viva se si considera che i binari sono affollati di locomotive, di carrozze, di segnali, come se realmente, in questo capannone di 70 metri per 30, il materiale rotabile non fosse giunto per restare definitivamente in bella mostra, ma, al contrario, per ripartire, come un tempo, per nuovi viaggi e nuovi servizi sulle linee di sempre.

Come è facile prevedere, maggiore curiosità suscitano, soprattutto nei visitatori giovani, le locomotive a vapore. Del resto gli esemplari esposti sono tra i più rappresentativi del «bello e orribil mostro» di carducciana memoria. Vi è una « 552 » della Rete Adriatica, reduce dai lusinghieri consensi riscossi all'Esposizione di Parigi del lontano 1900, cui fu tra l'altro affidato addirittura il compito, dopo l'apertura del Cenisio, di portare la famosa « Valigia delle Indie ». Vi è la « 685 », la locomotiva per antonomasia delle Ferrovie dello Stato, la locomotiva dei treni celeri, la trionfatrice dell'Esposizione di Torino del cinquantenario dell'unità d'Italia. Ed ancora la « 746 », la più lunga locomotiva che mai abbia viaggiato sulla nostra rete, la « 691 », la più potente, quella dei treni direttissimi che batté un record di velocità con i suoi invidiati 130 chilometri all'ora. Ed infine la vecchia, paziente « 470 », la locomotiva che prima della grande guerra se ne andava arracando sui più difficili percorsi, sulla Porrettana ad esempio, su per le anse di San Mommè, di Piteccio, come sui Giovi prima dell'elettrificazione. Infine una locomotiva adibita alla linea di Sulmona, la « 940 », e la cenerentola delle vaporiere, quella «835» che con la più vigorosa «880» erano scherzosamente chiamate le « caffettiere » delle nostre ferrovie.

L'ingresso della sezione ferroviaria del Museo.

Particolarmente interessante anche il settore delle locomotive elettriche ove campeggiano il famoso « mulo » dei Giovi, costruito nel 1908, l'« E330 » che fu il primo locomotore in grado di raggiungere elevate velocità ed infine una locomotiva delle Varesine in servizio negli anni venti sulle linee con 3ª rotaia.

Ma la nota di colore del museo ferroviario è offerta, oltre che dal famoso primo treno — la fedele ricostruzione che fu realizzata in occasione del centenario del fatidico primo viaggio del 3 ottobre 1839, e che proviene dal museo romano — da un tram a cavalli in servizio nel centro di Milano nel 1865, da un convoglio completo delle Nord Milano, con una di quelle piccole, graziose carrozze dal romantico terrazzino, e, infine, dal « Gamba di legno » che è, per i milanesi e i bergamaschi, qualcosa di simile a quello che, per i romani, è lo scomparso, vecchio tramvetto dei Castelli, con l'aggiunta, in questo caso, del pennacchio di fumo, che è, fuori dubbio, un accento di maggiore austerità e vecchiezza.

Questa rassegna di cimeli che fa della sezione ferroviaria del Museo della Scienza e della Tecnica un po' il sacrario delle memorie del treno in Italia, si chiude con una ampia documentazione dei progressi compiuti nel settore dell'armamento, dalle prime rotaie pontificie e del Regno delle Due Sicilie fino a quelle odierne, nel settore del segnalamento, degli apparati elettrici, delle telecomunicazioni, dai primi telegrafi e dai primi telefoni a batteria fino agli impianti più moderni. E infine nel settore delle stazioni, dei ponti, delle gallerie.

Un giustificatissimo interesse desta, inoltre, un apparecchio ideato, fin dal 1939, dall'ing. Fiacchetti, già Capo Compartimento di Milano, in grado di ripetere i segnali in cabina di guida di una locomotiva elettrica e, infine, una vecchia motrice a vapore della prima officina ferroviaria italiana, quella di Pietrarsa.

Un museo, dunque quanto mai vasto, ricco e pregevole. Ma un museo è sempre, e per forza di cose, una rassegna incompleta, che affida alla collaborazione di tutti e al culto, all'amore del passato di ciascuno, la possibilità di ulteriori ampliamenti, nonché l'aggiornamento continuo, in faticabile perché il passato resti presente ed il presente, così presto passato, possa rivivere, con uguale possibilità di ammaestramenti, domani, per le generazioni future.

Gianluigi GAZZETTI

La stazione di Venezia

DA VENEZIA

I lavori di ripristino del doppio
tra il 1943 ed il '44, procedono alacremente
del Piano Decennale, si aggira su

La Mestre-Trieste, che dipartendosi dall'importante nodo veneto si protende verso i confini orientali della Penisola, in prolungamento della grande trasversale Torino-Milano-Venezia, è interessata da un intenso traffico nazionale ed internazionale cui si sovrappongono alle estremità importanti correnti locali, alimentate dai centri della pianura veneta orientale e della costa, e dall'apporto di alcune linee minori che si diramano verso l'interno.

Il raddoppio di questa linea era stato effettuato subito dopo la prima guerra mondiale, per meglio collegare Trieste e le altre terre redente della Venezia Giulia alla madrepatria. Durante l'ultimo conflitto però, tra il 1943 ed il 1944, le autorità germaniche d'occupazione fecero demolire il binario lato mare (binario dei pari) fra le stazioni di Cervignano e Quarto d'Altino, per riattivare con i materiali recuperati altre linee danneggiate dai bombardamenti aerei, riducendo così la Trieste-Venezia a semplice binario per circa 86 chilometri.

Subito dopo il 1945 si provvide al ripristino del corpo stradale, dei manufatti e delle principali travate metalliche compresi tra Mestre e Cervignano, ma le difficoltà del momento, in cui quasi tutta la Rete richiedeva interventi indifferibili, non consentirono la ricostruzione del binario asportato.

Nel 1955 la prima Legge Speciale per Trieste (num. 173 del 21-3) concesse finalmente i primi finanziamenti necessari per la ricostruzione di alcune opere distrutte dalla guerra, tra cui il ponte di Pieris sull'Isonzo, per una parte delle opere di elettrificazione e per l'attivazione di apparati centrali elettrici in tutte le stazioni, permettendo così un notevole miglioramento delle comunicazioni ferroviarie con la regione giuliana e col porto di Trieste.

Recentemente il continuo aumento del traffico, che raggiunge tra Cervignano e Quarto d'Altino per i soli viaggiatori punte di 52 treni complessivi al giorno nei due sensi, e l'espansione degli scambi commerciali con i paesi balcanici hanno suggerito l'opportunità di ripristinare per intero il doppio binario, per assicurare anche a quest'arteria un'adeguata potenzialità.

A TRIESTE

binario, asportato dai tedeschi per tratte - La spesa, finanziata con i fondi 5 miliardi e 700 milioni di lire

La stazione di Trieste

Sopra, la situazione dei lavori di raddoppio sulla Mestre-Trieste. La linea nera indica il raddoppio attivato; quella punteggiata il raddoppio in corso o di prossimo inizio. A sinistra, finitura della saldatura del nuovo binario.

I lavori, iniziati il 23 marzo del 1968 tra Portogruaro e Latisana, procedono per tratte e sono in pieno svolgimento. Il nuovo binario dei pari è già in esercizio da Portogruaro a San Giorgio di Nogaro, per 32 chilometri, e verrà prevedibilmente ultimato tra quest'ultima località e Cervignano, per altri 10 chilometri, nel prossimo mese di settembre. Tra Portogruaro e Quarto, infine, i lavori avranno inizio prossimamente.

Nella realizzazione del raddoppio viene utilizzata quasi per intero la sede del binario preesistente, tranne che nella stazione di Torviscosa ed in corrispondenza del Bivio Aussa, presso Cervignano, dove si è dovuto procedere all'esproprio di nuovi terreni.

A Torviscosa, infatti, le accresciute esigenze dell'impianto, derivanti dalla costruzione di nuovi raccordi, hanno imposto sostanziali modifiche del dispositivo d'armamento e l'aumento del modulo a 600 metri.

A Bivio Aussa con modeste espropriazioni di terreni si è risolto il duplice problema di ampliare il raggio di curvatura della linea per Venezia da 537 a circa 950 metri, con conseguente aumento della velocità da 100 a 130 chilometri l'ora, e di collocare in rettilineo, anziché in raccordo parabolico come prima, il deviatoio della diramazione per Palmanova-Udine, che può quindi venire impegnata a 60 chilometri l'ora.

Interventi di minor rilievo sono previsti inoltre in tutte le stazioni interessate dal raddoppio, per adeguarne gli impianti alle diverse esigenze dell'esercizio a doppio binario e portarne il modulo a 600 metri, onde consentire ricoveri e precedenze di convogli di maggiore composizione, aumentando così la potenzialità della linea.

In alcuni tratti la natura argillosa del terreno ha reso necessario il consolidamento superficiale del corpo stradale con uno strato ben compattato di misti granulari di pietrischi e misti bitumati o sabbia, onde ottenere una buona ripartizione dei carichi ed impedire l'affogamento della massicciata e la risalita delle acque. Inoltre, tra Latisana e Torviscosa, nelle zone maggiormente colpite dall'alluvione del novembre 1966, si è provveduto a migliorare il deflusso delle acque piovane con la costruzione di cunette in calcestruzzo a lato dei binari.

Il nuovo binario viene realizzato, secondo i più recenti orientamenti, con lunghe rotaie saldate del tipo 50 UNI, deviatoi ad aghi elastici 60 UNI e prevalente impiego di traverse di cemento armato precompresso. Nelle stazioni dove queste darebbero luogo ad inconvenienti di carattere elettrico negli apparati e a difficoltà di posa in corrispondenza degli scambi, vengono usate traverse tradizionali di legno iniettate.

Questo tipo di armamento, pur comportando un maggior costo iniziale, consente notevoli economie d'esercizio, eliminando l'onere della manutenzione dei giunti e del più frequente ricambio delle traverse, e condizioni di marcia particolarmente confortevoli anche alle velocità più elevate.

Queste opere, che comporteranno una spesa complessiva, finanziata con i fondi del Piano Decennale, di circa 2.800.000.000 di lire per la tratta Portogruaro-Cervignano e di 2.900.000.000 per la Quarto d'Altino-Portogruaro, conferiranno alla linea una potenzialità più che doppia dell'attuale e renderanno possibili notevoli acceleramenti nelle comunicazioni, con evidenti vantaggi per l'economia dell'esercizio e per lo sviluppo delle zone servite.

Il raddoppio consentirà infatti la trasformazione in assuntorie di alcune stazioni, che svolgono prevalenti funzioni di movimento connese con l'esercizio a semplice binario. Esso inoltre, migliorando la qualità del servizio, attirerà nuovo traffico, che potrà essere in alcuni casi anche turistico, dato il notevole interesse panoramico della linea, che da Monfalcone a Trieste dapprima sale e quindi ridiscende lungo le pendici del Carso con suggestivi scorci sul golfo.

Renzo MARINI

CENTINAIA DI UOMINI LUCIDAVANO IL TRENO DEL KAISER

di Francesco Ogliari

Il protocollo per i viaggi dei Capi di Stato è divenuto ai nostri giorni semplice e sbrigativo. Abolito ogni anacronistico orpello che il cerimoniale prescriveva tassativamente sino a non molti decenni or sono, Presidenti di Repubblica e re viaggiano oggi prevalentemente a bordo di moderni e velocissimi «jets» i quali, oltre a far loro risparmiare molto tempo, costituiscono il mezzo più sicuro, al riparo da ogni tentazione di un eventuale attentatore appostato lungo il percorso.

Si può dire che i viaggi dei capi di Stato abbiano attraversato nei tempi moderni tre distinte fasi: la prima, che va dal sorgere delle reti ferroviarie e della ferrovia come mezzo di trasporto principe sino alla prima guerra mondiale (1830-1918). La seconda che va dalla fine della prima alla seconda guerra mondiale (1918-1945). La terza che ha avuto inizio subito dopo.

La prima fase è la più fastosa. E' quella che vede il sorgere di treni da mille e una notte riservati ai viaggi dei sovrani (a quel tempo

i presidenti di Repubblica erano pochi). Dalle carrozze imperiali di Napoleone III a quelle costruite appositamente per Papa Pio IX il quale le usò una sola volta; famose pure le carrozze del treno della regina Vittoria d'Inghilterra che erano note in tutto il mondo per la ricchezza e il fasto dell'arredamento. Anche la Scandinavia, allora non ancora suddivisa in Svezia e in Norvegia, ebbe il suo treno reale oggi custodito nel museo ferroviario di Stoccolma. Ovviamente la Russia degli Zar non poteva essere da meno e, sul finire del secolo scorso, la famiglia imperiale russa ebbe a sua disposizione un nuovissimo treno costruito appositamente per i viaggi dello zar.

Oltre al treno imperiale furono costruite anche varie carrozze-salone riservate ai granduchi che spesso le utilizzavano per festicciole poco protocollari, dopo averle fatte giungere segretamente in piccole stazioni lontane da sguardi indiscreti.

FRANCESCO GIUSEPPE PREFERIVA LA CARROZZA

L'imperatore d'Austria Francesco Giuseppe non ebbe mai un treno imperiale e si accontentò per i suoi viaggi in ferrovia (il sovrano, quando poteva, preferiva viaggiare in carrozza) di alcune carrozze appositamente adattate. Molto più esigente in fatto di treni fu invece l'imperatore di Germania. Il treno del Kaiser costruito nel 1905, in sostituzione di uno precedente oramai antiquato e superato, fu un prodigio della tecnica e sbalordì il mondo quando poté essere fotografato e descritto. Era composto da una decina di carrozze con cassa metallica (innovazione tecnica mai vista prima di allora) che esternamente erano verniciate di bianco. Le vetture erano collegate tra loro da un impianto telefonico interno. Quando il convoglio del Kaiser era in viaggio centinaia di uomini erano nelle stazioni in cui erano previste fermate per lucidare accuratamente le vetture. Si può infatti immaginare quanto fosse arduo mantenere il nitore immacolato a carrozze che erano trainate da locomotive eruttanti torrenti di fumo e di faville!

Quando l'imperatore di Germania venne a Roma in visita al re d'Italia, il convoglio imperiale suscitò al suo passaggio ondate di ammirazione tra la folla accorsa a vederlo. Alla stazione di Milano durante la sosta i carabinieri ebbero non poco da fare per arginare i curiosi attratti dallo spettacolo di quel treno bianco, splendente di metalli e cromature.

E l'Italia? Il re d'Italia ebbe il primo treno reale agli inizi del secolo. Niente di eccezionale: alcune carrozze da pranzo e da letto per il sovrano e per la regina. Il treno reale vero e proprio sarebbe venuto più tardi, dopo la prima guerra mondiale.

Con la guerra '15-'18 scompaiono molti re e imperatori e con loro se ne vanno anche i treni da mille e una notte. Quando il cannone cessò di tuonare e tornò la pace, molte cose erano cambiate. Il treno però era rimasto ancora il principale mezzo di trasporto. I vecchi convogli reali vennero demoliti e relegati nei musei e un po' alla volta furono sostituiti con moderni convogli, meno fastosi di quelli di una volta, ma più funzionali e più rispondenti alle esigenze dei nuovi capi di Stato che, in molti casi, non erano più aulici sovrani, ma democratici presidenti di Repubblica.

I TRENI ARMATI DI HITLER E MUSSOLINI

Tra il 1925 e il 1930 fu costruito anche in Italia un nuovo treno reale che fu senza dubbio uno dei più belli. Al suo arredamento concorsero famosi artisti e ancora oggi si ricordano il salone da pranzo e la carrozza-soggiorno della regina come esempi insuperati di buon gusto e di ricchezza. Il treno reale italiano quando viaggiava al completo — il che avvenne raramente — era formato da quindici carrozze più alcune vetture speciali per il seguito. Oltre al salone da pranzo, c'era la carrozza-letto per il re, quella della regina, una carrozza studio e salotto, un soggiorno, varie carrozze-salone e in più quelle destinate ai servizi (cucina, lavanderia, stireria, trasporto cavalli, ecc.).

Nuovi treni reali o presidenziali furono costruiti in quegli anni anche in Inghilterra e in Francia. Lo spostamento di un Capo di Stato mobilitava intere divisioni. Basti pensare che la linea ferroviaria doveva essere presidiata ogni cento o duecento metri da un soldato o da un poliziotto! Il convoglio del sovrano era preceduto di quattro o cinque minu-

Nella pagina accanto, sopra al titolo, l'interno sfarzoso della carrozza imperiale di Napoleone III in una illustrazione di A. Brenet.

Sotto, Pio IX, da una delle speciali carrozze costruite appositamente per lui, riceve l'omaggio di dignitari della sua corte. Il Pontefice le usò una sola volta.

IL TRENO DEL KAISER

ti da un treno « staffetta » carico di tecnici, ingegneri, artificieri pratici del disinnesco delle bombe che eventualmente fossero state trovate lungo il binario.

Intanto gli anni passavano e si avvicinava putroppo la seconda guerra mondiale. Un treno speciale ebbero anche Hitler e Mussolini (a quest'ultimo gliene fece omaggio il « Führer »). Questi convogli passarono alla storia non per la ricchezza dell'arredamento, ma per le minacciose armi da fuoco che spuntavano un po' dappertutto. Furono in realtà treni di guerra e non treni per Capi di Stato o di Governo e come tali furono distrutti nel corso del conflitto. Identica sorte purtroppo toccò anche al treno reale italiano che, smembrato nelle varie carrozze, fu utilizzato come preda bellica dai generali tedeschi. Trasformate in uffici operativi delle armate dislocate sul fronte russo, le varie vetture vennero distrutte e disperse ad una ad una.

TRAMONTATO IL « PRESIDENZIALE »

Nel dopoguerra ha inizio una nuova epoca per i viaggi dei Capi di Stato. Il treno non è più il principale mezzo di trasporto e l'aereo prende sempre più frequentemente il suo posto. L'Italia, tuttavia, divenuta nel frattempo Repubblica, costruisce per il proprio presidente un convoglio dignitoso e confortevole. Non è il caso di parlare di un vero e proprio treno presidenziale, ma di alcune carrozze speciali (cinque o sei) in grado di offrire al Capo dello Stato quando viaggia un ambiente decoroso e tranquillo che consenta il riposo e il lavoro. C'è una camera da letto con i servizi, un salotto, una stanza da lavoro, una sala da pranzo che, volendo, può trasformarsi in sala di riunione. Il treno è dotato di moderni apparati radiotelefonici che consentono il rapido collegamento con la rete telefonica nazionale e con le linee speciali dello Stato. L'arredamento è sobrio ed elegante al tempo stesso. Predominano i tendaggi dalle tinte smorzate, pastello e i legni come il mogano. I soffitti sono abbelliti da intarsi, opera di nostri valenti artisti-artigiani.

Il treno presidenziale italiano viaggia sempre meno e resta sempre più a lungo fermo in un capannone vicino alla stazione Termini di Roma. Con Einaudi (ai tempi di De Nicola non era stato ancora costruito) fu impiegato abbastanza spesso. Con Gronchi un po' meno, Con Segni e con l'attuale Capo dello Stato quasi mai. L'aereo viene usato sempre più frequentemente e, salvo casi particolari, esso è divenuto oramai il principale mezzo di trasporto del presidente Saragat.

Un fenomeno analogo del resto si registra anche negli altri Paesi, dalla Francia agli Stati Uniti e alla Germania. Solo in Inghilterra la regina Elisabetta per i suoi frequenti trasferimenti di carattere privato utilizza il treno reale, che, nonostante tutto, conserva sempre un fascino singolare.

Francesco OGLIARI

IMMAGINI TAILANDESI

Del viaggio in Tailandia restano le immagini contrastanti del moderno e dell'antico; resta soprattutto il ricordo del sorriso gentile che ha accompagnato lo straniero nella sua visita.

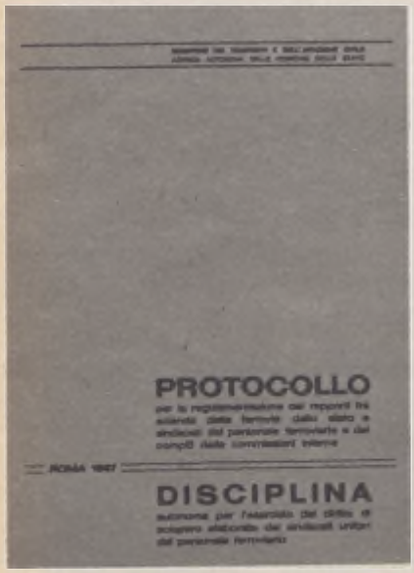
Automobili in sosta davanti ad un passaggio a livello: il traffico stradale è intenso ed è allo studio la possibilità di utilizzare la ferrovia per i collegamenti metropolitani.

a cura
del nostro inviato
Massimo Sirani

Gli innumerevoli canali che solcano la città (foto a destra) vengono utilizzati come via di comunicazione ed anche come mercato; pittoresco è il Floating Market con la miriade di imbarcazioni su cui i contadini ed i pescatori espongono la loro merce.

Sopra, tre bonzi in serena contemplazione sulla spiaggia di Hua-Hin, mentre la lunga onda dell'Oceano si rompe ritmica ai loro piedi.

A destra, una visita particolarmente gradita: Miss Tailandia 1969 al capezzale di un manovratore infortunato, ricoverato presso il grande ospedale delle ferrovie.



A DUE ANNI DAL PROTOCOLLO

Dal maggio 1967 i rapporti tra Azienda e Sindacati si svolgono sulla base di una regolamentazione che si è dimostrata efficace ed organica e che rappresenta ancora oggi l'unico esempio di autodisciplina, in materia sindacale, nell'ambito della Pubblica Amministrazione.

Il movimento sindacale sta assumendo, in questi ultimi anni, una importanza sempre più incisiva nell'organizzazione interna delle aziende, pubbliche e private; in particolare, nel settore del pubblico impiego, si è inserito di fatto e di diritto nella struttura burocratica mediante la partecipazione attiva ad importanti organi collegiali con voto deliberante.

Bisogna rilevare, però, che tale formale riconoscimento è stato preceduto da varie iniziative, tendenti a regolamentare alcuni aspetti più caratteristici del nuovo tipo di rapporto che di fatto sta per essere instaurato fra datore di lavoro e lavoratore.

Intendo riferirmi alla collaborazione responsabile che si cerca di attuare fra superiore ed inferiore nelle scelte decisionali, collaborazione che non distrugge il principio di gerarchia ma anzi lo esalta, in quanto valorizza di questa scala di posizioni burocratiche non l'elemento formale — cioè la qualifica — ma quello sostanziale — cioè il fattore umano, come contributo di idee e di esperienze e come apporto di maturità civile e sociale.

Nel quadro di tale nuovo orientamento dev'essere posto l'accordo, intervenuto due anni or sono fra la nostra Azienda e i Sindacati, e la conseguente nascita di un importante documento di collaborazione nell'attività aziendale, noto semplicemente come « Protocollo » ma in effetti formato da due complessi di norme, diverse nella sostanza e nella denominazione:

una prima parte riguardante i rapporti con i Sindacati per l'assolvimento della loro funzione di difesa degli interessi materiali e morali dei lavoratori (« Protocollo per la regolamentazione dei rapporti fra Azienda delle F.S. e Sindacati del personale ferroviario e dei compiti delle Commissioni Interne »);

una seconda parte dedicata alla disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero nell'ambito ferroviario, in attesa che il legislatore adempia il precetto dell'art. 40 della Costituzione (« Disciplina autonoma per l'esercizio del diritto di sciopero elaborata dai Sindacati unitari del personale ferroviario »).

Complesse ed approfondite trattative, svolte in un clima di sincera collaborazione e nella convinzione di operare per il bene dell'Azienda, precedettero la formulazione definitiva della normativa, concordata fra le due parti in piena autonomia di giudizio e poi liberamente accettata con un atto formale di adesione, che ebbe luogo a Roma il 16 maggio 1967.

Firmarono l'accordo — per l'Azienda — il Ministro dei Trasporti pro tempore On. Luigi Scalfaro, il Sottosegretario del tempo Sen. Arcangelo Florena ed il Direttore Generale Ing. Ruben Fienga nonché — per le Organizzazioni sindacali — i Segretari Nazionali del S.F.I. (On. Renato Degli Esposti), del S.A.U.F.I. (Baldassare Costantini), del S.I.U.F. (Michele Rispoli) e della U.S.F.I. (Aleandro Acquarelli).

In un secondo tempo aderirono all'accordo anche gli altri Sindacati ferroviari, sicché da due anni i rapporti fra Azienda e Sindacati si svolgono sulla base di una regolamentazione che si è dimostrata efficace ed organica e che rappresenta ancora oggi lo unico esempio di autodisciplina, in materia sindacale, nell'ambito della Pubblica Amministrazione italiana.

Si può quindi dire, con legittimo orgoglio, che l'Azienda F.S. è stata la prima a concretizzare un nuovo tipo di rapporto con i dipendenti che ne valorizza la personalità attraverso il riconoscimento ai loro rappresentanti del diritto a condurre una trattativa.

D'altra parte questa posizione aziendale, trae origine dalla sincera convinzione che il **progresso del trasporto ferroviario deve essere affidato soprattutto al fattore umano**, senza del quale non è agevole attuare alcuna innovazione tecnica né alcun potenziamento organizzativo.

Ed il Protocollo è appunto una chiara riprova di questo orientamento di tutta la politica aziendale. In ogni parte del documento si può notare la cura con cui sono state considerate le esigenze sociali e umane dei dipendenti, in linea con i dettami della Costituzione sui diritti dei cittadini e dei lavoratori.

Cito i due punti seguenti: nel Capitolo I del Protocollo è stabilito che « la **polemica sindacale** è legittima nella sua più ampia espressione, purché non contenga: argomenti di carattere esclusivamente politico, speculazioni politiche su problemi sindacali, espressioni offensive o affermazioni destituite di obiettivo fondamento ».

Si tratta di una larga applicazione del diritto sancito dall'art. 21 della Costituzione sulla libertà di opinione e di espressione, sicché è data facoltà al dipendente di discutere nello stesso ambiente di lavoro, i problemi di carattere sindacale che maggiormente lo interessino — compresi quelli di politica economica dei trasporti — anche in chiave polemica, purché sia contenuta in termini di correttezza e di obiettività.

Tali libere manifestazioni di pensiero possono aver luogo a mezzo di manifesti, volantini, ecc. — da affiggere in appositi albi o da distribuire, fuori l'orario di servizio — sulla stampa sindacale o in occasione di riunioni di personale organizzate o permesse in locali aziendali, dove non acceda il pubblico e sempre oltre l'orario di servizio.

Per dare il giusto valore all'ampiezza di queste concessioni basta compararle a quelle delle Amministrazioni ferroviarie della Comunità Economica Europea (CEE), che pure hanno concesso notevole spazio all'azione sindacale:

— in alcuni casi viene permessa la sola affissione dei comunicati di informazione, con divieto di polemizzare (Germania Federale, Francia, Paesi Bassi), o con divieto di incitare allo sciopero (Germania Federale, Paesi Bassi);

— in altri casi non è permessa la affissione di materiale di propaganda sindacale nei locali ferroviari (Belgio, Lussemburgo).

Riguardo, poi, alle riunioni di personale nei locali ferroviari:

— in alcuni Paesi esse non sono ammesse (Belgio, Francia, Lussemburgo);

— in altri sono permesse soltanto in via eccezionale (Germania Federale) o nei soli locali concessi ai Sindacati (Paesi Bassi).

Per contro da noi, come prima avevamo accennato, nei Cap. II e IV del Protocollo, è prevista la possibilità di riunirsi nello stesso posto di lavoro.

Nel Capitolo III del Protocollo è stata regolamentata la *collaborazione dei Sindacati* nel potere decisionale dell'Azienda:

« Al fine di rendere più proficua la collaborazione delle Organizzazioni sindacali, l'Azienda ravvisa l'opportunità di recare preventivamente a conoscenza dei Sindacati unitari i provvedimenti di carattere generale direttamente interessanti il personale, di competenza sia degli Organi centrali che periferici, affinché i Sindacati unitari medesimi, ai corrispondenti livelli possano formulare in argomento eventuali osservazioni e proposte ».

Bisogna sottolineare che ai Sindacati è stato anche concesso successivamente di partecipare alla preparazione e formazione delle disposizioni con interventi più larghi ed impegnativi di quelli stessi previsti dal Protocollo.

Infatti per i problemi di maggiore importanza, la procedura stabilita in argomento dal Protocollo (presentazione delle proposte ed esame di esse da parte dell'Azienda, cui spetta la potestà deliberante) è stata spesso sostituita da una diversa, che prevede la convocazione dei rappresentanti sindacali in apposite riunioni con i rappresentanti aziendali.

Inoltre è intervenuta la *legge 27 luglio 1967 n. 668*, che, allargando la partecipazione dei rappresentanti sindacali ad importanti organi collegiali dell'Azienda (Consiglio di Disciplina, Comitato di Esercizio, Commissioni di Avanzamento, Commissioni dei con-

corsi interni, Commissioni di trasferibilità) ha offerto la possibilità di difendere il personale con voto deliberante e a parità di diritti con gli altri membri: in tutti questi casi è sensibilmente aumentato il potere di intervento dei Sindacati e si può, anzi, dire che esso — configurato nel Protocollo come collaborazione dall'esterno — è diventato, soprattutto attraverso la legge 668, vero e proprio potere contrattuale istituzionalizzato all'interno dell'organizzazione aziendale.

Si tratta di una evoluzione sostanziale di grande rilievo ai fini della tutela degli interessi del personale, anch'essa attuata nello spirito della Costituzione che auspica (art. 3) la partecipazione alla Organizzazione politica, economica e sociale del Paese e quindi anche alla gestione aziendale, di tutte le forze del lavoro.

Ma la parte più significativa del Protocollo è quella che i Sindacati hanno autonomamente elaborato per *disciplinare il diritto di sciopero*, sopperendo così, almeno parzialmente, a quella carenza legislativa che dura da più di 20 anni e che il Parlamento non ritiene ancora di colmare emanando una speciale legge sindacale.

Di fronte all'inerzia del legislatore, l'iniziativa acquista quindi maggiore importanza e pur se si limita a trattare soltanto alcuni dei tanti problemi che fa sorgere l'astensione dal lavoro, ha il merito di avere dettato un orientamento chiaro su quattro importanti aspetti della questione:

a) *il preavviso dello sciopero* (di regola 4 giorni prima se limitato in sede periferica, 8 giorni prima se a carattere nazionale; rispettivamente 2 e 4 giorni prima in caso di ripetizione dello sciopero per lo stesso motivo);

b) la *cura del materiale* (i treni non dovranno essere fermati in piena linea o in stazioni disabilitate o prive di binari di ricovero; le chiavi dei mezzi di trazione e degli impianti dovranno essere consegnate, prima dell'inizio dello sciopero, al più elevato in grado oppure, in busta chiusa, alla Polfer o ai Carabinieri);

c) il *disagio dei viaggiatori* (dovrà essere evitata la sosta dei treni in stazioni secondarie durante le ore di sciopero, per cui questo potrà essere anticipato o posticipato, fino ad un'ora, per consentire il ricovero dei treni in località che possono diminuire il disagio dei viaggiatori);

d) la *garanzia dell'indispensabile servizio telefonico* (per cui vengono esonerati dallo sciopero, in via preventiva, uno o due dipendenti per turno nelle principali centrali telefoniche).

Si tratta di importanti limitazioni all'esercizio del diritto di sciopero, dettate però da uno spirito di sincera e leale collaborazione nonché da un senso elevato di responsabilità: anche nel perseguimento dei fini sindacali, non si è voluto perdere di vista il principale obiettivo comune del servizio ferroviario, non soltanto per salvaguardare il patrimonio aziendale ma anche per non aggravare i disagi dei viaggiatori e mantenere la clientela.

Merita, infine, di essere ricordata la disposizione che prevede la *sospensione dello sciopero* — ad iniziativa dei Sindacati, d'intesa con i competenti organi dell'Azienda — in caso di eventi calamitosi e di forza maggiore (alluvioni, frane, incendi, terremoti, ecc.). Tale disposizione ha avuto recentemente un'applicazione estensiva, in occasione di un grave inconveniente di esercizio sulla tratta Messina-Catania, avvenuto nel corso di uno sciopero: una manifestazione di senso di responsabilità e di solidarietà che valorizza ulteriormente l'importanza del Protocollo.

Intanto l'Azienda ha provveduto e provvede ad un'opera costante di integrazione delle norme concordate.

Così sono stati chiariti i casi in cui i rappresentanti sindacali sono considerati presenti in servizio a tutti gli effetti, ed eventualmente in trasferta (se convocati dall'Azienda), assenti giustificati con la corresponsione delle competenze ordinarie e accessorie (se partecipanti a Consigli Direttivi Nazionali o a Congressi Nazionali ovvero — limitatamente a due elementi per Sindacato — a riunioni con rappresentanti aziendali su problemi sindacali), assenti giustificati con la corresponsione delle sole competenze ordinarie (se partecipanti a quest'ultime riunioni in numero eccedente i primi due).

Inoltre sono stati stabiliti i casi in cui ai rappresentanti sindacali sono rilasciate speciali concessioni di viaggio; sono state integrate le norme sull'uso dei locali aziendali per motivi sindacali; ed, infine, sono state diramate disposizioni riguardanti aspetti collaterali di varie agevolazioni indicate dal Protocollo.

Ma, a parte la considerazione che alcune norme del Protocollo hanno ricevuto di fatto (come è stato già rilevato) un'applicazione estensiva, bisogna tenere debito conto delle disposizioni legislative nel frattempo emanate sulla materia sindacale.

Di particolare importanza è, infatti, la *legge n. 249 del 18-3-1968* che ha accordato ai Sindacati numerose agevolazioni, specialmente riguardo alla libertà dal servizio che viene concessa ai sindacalisti per svolgere la loro funzione, e che ha stabilito per gli altri Ministeri quella partecipazione dei rappresentanti sindacali nel Consiglio d'Amministrazione che fu già attuata presso le F.S. sin dal 1948 (D.L. 7 maggio 1948 n. 598).

Inoltre, con recente *sentenza del 17-3-1969 n. 39*, la Corte Costituzionale — nel motivare la dichiarazione di illegittimità del 1. e 2. comma dello art. 330 del Codice Penale (abbandono collettivo di pubblici servizi) a condizione che lo sciopero abbia carattere economico e non comprometta funzioni o servizi pubblici essenziali — ha affrontato, tra l'altro, anche il problema della tutela della libertà e dei diritti costituzionali di chi non partecipa allo sciopero ed ha riconosciuto la loro libertà di « continuare nel loro lavoro » ed il diritto di « continuare a fruire dei beni patrimoniali privati o di appartenenza pubblica, senza che essi siano esposti a pericoli di danneggiamento o ad occupazioni abusive ».

Si tratta di aspetti giuridici nuovi che impongono, in ogni norma che riguarda la materia sindacale, la predeterminazione di garanzie e di speciali disposizioni, tanto più necessarie in quanto riguardano un esercizio pubblico così delicato e complesso come quello ferroviario.

In conclusione si deve riconoscere che il Protocollo ha svolto e svolge un ruolo molto importante nei rapporti fra Azienda e Sindacati e costituisce indubbiamente un valido punto di riferimento in un periodo, come quello attuale, in cui ogni materia è oggetto di contestazione.

Furio DI BELLO

NOTIZIE PER VOI

Al Consiglio di Amministrazione

Nell'attività del Consiglio di Amministrazione da segnalare in particolare la seduta del 21 maggio durante la quale è stato approvato l'acquisto di 24 rimorchi per automotrici elettriche, di cui 8 semipilota e 16 intermedi, per un miliardo e seicento milioni di lire, nonché la fornitura di sale montate per più di due miliardi di lire.
Sempre numerosi i provvedimenti che riguardano i concorsi. Anche questo mese il Consiglio ha passato al vaglio tra l'altro due bandi di concorso, uno a 1000 posti di A. Macchinista e uno a 550 posti di Capo Stazione in prova. Ha approvato inoltre le graduatorie di merito del concorso a 120 posti di Segretario Tecnico in prova — del Servizio Lavori — e del concorso a posti di Operaio Qualificato in prova — I.E. — per i Compartimenti di Napoli e di Torino.

Movimenti nell'alta dirigenza

L'Ing. Giuseppe Astrologo è stato nominato Direttore Compartimentale ed assegnato alla dirigenza del Compartimento di Reggio Calabria in sostituzione dell'Ing. Francesco Ippolito collocato a riposo.
L'Ing. Giovanni Battista Samoggia è stato nominato Direttore Compartimentale ed assegnato alla Dirigenza del Compartimento di Palermo.
L'Ing. Francesco Tolotti dalla dirigenza del Servizio Impianti Elettrici è stato assegnato alla dirigenza del Servizio Approvvigionamenti.
L'Ing. Giuseppe Fatuzzo dalla dirigenza del Compartimento di Palermo è passato alla Direzione Generale per assumere la dirigenza dell'Unità Speciale per i lavori della Direttissima Roma-Firenze.
L'Ing. Lucio Mayer dalla dirigenza del Servizio Approvvigionamenti è stato assegnato alla dirigenza del Servizio Impianti Elettrici.
L'Ing. Matteo Corrado Poli, dalla dirigenza del Compartimento di Ancona è passato alla dirigenza di quello di Bari in sostituzione dell'Ing. Vittorio Laurentini collocato a riposo.

Graduatorie per trasferimenti

Dopo la regolamentazione dei trasferimenti per esigenze di servizio, è stata ora approntata una più completa normativa anche per i trasferimenti a domanda. La grossa novità in questo settore sarà costituita dalle graduatorie. D'ora in poi in sostanza i trasferimenti a domanda saranno effettuati in base a precise graduatorie compartimentali. Queste dovranno essere compilate tutte le volte vi siano più dipendenti che hanno chiesto di essere trasferiti da un Compartimento all'altro oppure nell'ambito della stessa circoscrizione compartimentale. Vi saranno dunque delle graduatorie distinte per i trasferimenti da Compartimento a Compartimento e per quelli nell'ambito di ciascun Compartimento.
La compilazione delle graduatorie è affidata ad apposite Commissioni di cui faranno parte dei rappresentanti del personale designati dalle Organizzazioni sindacali più rappresentative.
A queste graduatorie non si farà luogo oltre che per il personale direttivo, anche per le qualifiche dei livelli gerarchici A e B e per i titolari d'impianto.
Saranno invece nazionali e non compartimentali le graduatorie compilate per i trasferimenti dei Capi personale viaggiante, dei Controllori viaggianti, dei Capi Deposito, dei Capi tecnici e Sorveglianti della linea.
Le graduatorie, distinte per Divisioni e qualifiche, dovranno essere elaborate sulla base degli elementi di valutazione previsti in dettaglio in una apposita tabella ove viene dato rilievo: alle condizioni familiari, alla permanenza in Compartimenti diversi da quella nel quale il dipendente chiede di essere trasferito, al servizio prestato in località disagiata, alle documentate necessità di studio, all'anzianità di servizio, alla qualità del servizio prestato, all'età, ecc.
I trasferimenti dovranno essere adottati seguendo l'ordine di graduatoria, tenendo conto delle esigenze di servizio, della possibilità di effettiva utilizzazione nelle località prescelte, secondo l'ordine indicato dagli interessati.
Tuttavia, in casi eccezionali e ritenuti meritevoli di particolare attenzione, gli Organi aziendali potranno far presente alle Commissioni l'opportunità di far luogo ai trasferimenti anche al di fuori dell'ordine della graduatoria.
Per maggiori particolari si rimanda alla circolare P.2.2.3/ 12600 del 29 maggio '69, del Direttore Generale che tratta tutta la questione e che contiene anche la tabella per l'attribuzione dei punteggi.

— L'odore del tabacco le dà fastidio?

Documenti a domicilio

Una volta collocati a riposo, molti colleghi dovevano spesso faticare non poco per seguire le loro pratiche relative a pensione, alloggi, sussidi, concessioni di viaggio, ecc. Si tratta di coloro che, trasferiti per esigenze di servizio o in seguito a promozione, dopo il collocamento in quiescenza venivano ad avere i propri documenti di servizio non nelle sedi di residenza ma appunto nella sede di ultima destinazione.
Per facilitare gli interessati e in particolare le loro pratiche durante il periodo di quiescenza, è stato ora stabilito che in questi casi — su richiesta — sia provveduto alla restituzione dei documenti alle sedi amministrative di provenienza.

Borse di studio

L'Istituto Universitario di Studi Europei di Torino ha messo a concorso 30 borse, consistenti in insegnamento, vitto e alloggio, per i corsi dell'anno accademico 1969-70, che avranno come oggetto i principali problemi storici, economici, giuridici e politici europei. Le domande, che possono essere presentate da candidati che abbiano una sufficiente conoscenza della lingua francese e un titolo di compimento di studi universitari, debbono essere inviate alla Segreteria dell'Istituto, Corso Vittorio Emanuele 83, 10128 TORINO.

Noi e la Stampa

Le novità dell'orario ferroviario entrato in vigore il 1° giugno hanno fatto la parte del leone nei commenti che la stampa ha dedicato agli avvenimenti interessanti la vita dell'Azienda. « Dal 1° giugno, con l'ora legale, treni più veloci » scrive **L'Avvenire,** precisando che le novità sono numerose e vantaggiose sia sotto lo aspetto del trasporto rapido che dal punto di vista del turismo, date le maggiori frequenze sulle principali linee.

« Con l'ora legale i treni saranno più rapidi » osserva **Il Lavoro,** che si sofferma ad analizzare le comunicazioni interessanti i centri più importanti. «Tra Roma e Napoli si avrà la velocità commerciale più elevata della rete », aggiunge **Il Mattino,** non senza un tantino di orgoglio. «Sempre più comodo ed economico il viaggio turistico in ferrovia » scrive P. Ferreri su **Il Giornale d'Italia.** Turismo e ferrovia si dimostrano infatti un binomio sempre più valido: quasi un terzo degli introiti del traffico viaggiatori nel nostro Paese deriva dal movimento turistico e il programma predisposto dalle FS per potenziare e migliorare sempre di più i servizi rappresenta un contributo non indifferente allo sviluppo del turismo. Per il turismo di massa, rileva **Paese Sera** in un numero speciale dedicato a questo tema, le ferrovie svolgono tuttora una funzione insostituibile, anche se non esclusiva, giacché i trasporti a lunga distanza rientrano nella più genuina vocazione del mezzo ferroviario. E' in questa consapevolezza che l'Azienda FS continua a dedicare le sue cure più attente a questo settore, conferendo una certa elasticità ai servizi ferroviari a lunga distanza. Per lo sviluppo del turismo nel Meridione, poi, conclude il giornale, la disponibilità di un servizio ferroviario rapido, confortevole ed economico è essenziale, dato che negli ultimi anni solo l'11,8 per cento del movimento turistico del nostro Paese ha interessato l'Italia meridionale insulare.

In realtà dobbiamo convenire, afferma A. Meloni su **Il Tempo,** che le FS stanno veramente aggiornandosi per non perdere il « treno » della concorrenza. Si tratta di una vera e propria « escalation », tanto per usare una parola in voga, e tra convogli-crociera, prenotazioni a distanza di tempo e di luogo, velocità dei treni da primato, finiremo con l'andare alla ricerca su qualche vecchia linea a scartamento ridotto, per ritrovare il gusto di viaggiare come ai tempi della nostra infanzia.

Il potenziamento dei servizi che interessano i cosiddetti « pendolari » viene posto in rilievo da **Il Popolo** e dal **Giornale di Sicilia,** mentre il **Corriere della Sera** e la **Gazzetta del Popolo** si occupano in particolare del servizio « cadenzato » fra Milano e Torino e delle comunicazioni internazionali che interessano più da vicino i due importanti centri.

Le innovazioni riguardanti la riviera tirrenica sono illustrate da **La Nazione.** « Grosse novità ferroviarie col nuovo orario » intitola un suo articolo il **Roma.** « Treni sempre più veloci » dice **Il Resto del Carlino.** Un orario più articolato e più ricco dei precedenti, che dà veramente la sensazione che le ferrovie sono ormai un organismo al servizio dell'Europa, afferma M. Righetti sul **Corriere della Sera.**

« I treni d'estate: Roma-Napoli in 90 minuti » dice **Paese Sera.** E' questa una delle principali novità offerte dal nuovo orario ferroviario, rilevano **Il Sole/24 Ore** e **Il Globo,** ricordando che presto saranno consegnate 50 nuove locomotive elettriche E 444, capaci di raggiungere le massime velocità. « Accorciata l'Italia dall'impegno delle FS» si legge su **Il Piccolo** e ancora «Presto nuove rotaie per viaggi migliori».

Notevole risonanza hanno pure avuto sulla stampa alcune dichiarazioni del Direttore Generale delle FS, ing. Fienga, che ha illustrato il programma di potenziamento dei servizi sullo Stretto di Messina, che verrà realizzato a breve scadenza. Ne hanno diffusamente parlato **Il Fiorino, La Sicilia,** la **Nuova Sardegna, La Gazzetta del Sud** e **Il Sole/24 Ore.**

La generale opera di rinnovamento dell'Azienda viene posta in rilievo da S. Benelli sul settimanale **Tempo.** L'A. afferma che il vecchio treno si è lasciato alle spalle un passato fumoso, romantico, per marciare spedito a 200 chilometri orari in piena competizione coi mezzi di trasporto più moderni ed anzi, in determinate condizioni, la rotaia ha battuto in velocità, oltre che in comodità, autostrade e linee aeree. L'Italia sembra dunque pronta al grande scatto, ma non mancano in questo quadro le zone d'ombra e non si può ignorare la situazione di numerosissimi tronchi secondari che attraversano l'Italia in senso orizzontale o fanno da radiale attorno ai grandi centri, non solo al Sud ma anche al Nord e che vanno ugualmente ammodernati e potenziati, in quanto sono pure essi di grande scorrimento e di primario interesse pubblico.

Non bisogna poi credere che l'Azienda FS rivolga la propria attenzione solo all'ammodernamento tecnico e all'esecuzione del Piano Decennale, scrivono **Il Tempo** e **Il Sole/24 Ore,** riferendo alcune dichiarazioni dello stesso Direttore Generale: da vari mesi è allo studio il problema di un'autentica riforma dell'organizzazione aziendale, che verrà autonomamente attuata dall'interno e che, semplificando le procedure, consentirà anche e soprattutto di servire più facilmente e più prontamente l'utenza.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Tra le innumerevoli forme di offesa o di autodifesa il morso sembra tornato di moda. Da qualche tempo a questa parte, infatti, non è inconsueto leggere sulla cronaca dei quotidiani titoli come « Stacca con un morso un orecchio all'avversario », « Morde al naso la rivale », ecc. Dalle tendenze della moda e del costume non si salvano naturalmente le Ferrovie ed ecco la notizia dei giorni scorsi: « Morde in treno i compagni di viaggio ». Si tratta di un passeggero, forse irritato dalla stanchezza del viaggio, che è stato colto da una crisi nervosa su un convoglio proveniente da M. Dopo aver dato in escandescenze, si è scagliato contro due persone che si trovavano nello stesso scompartimento e le ha morse ripetutamente. Questa volta il cronista, piuttosto frettoloso, non si è dilungato a spiegare meglio i fatti; si sa solo che è stato necessario l'intervento delle guardie per immobilizzare l'energumeno.

M. G.

Quando scadono i tempi utili per la prenotazione dei viaggi e delle crociere

Nel 1969 l'attività turistica del D.L.F. è notevolmente aumentata. Tra l'altro sono state potenziate le Case per Ferie, le convenzioni con gli alberghi nei luoghi di villeggiatura; per i prossimi tre mesi sono attesi in Italia circa 500 colleghi stranieri. Nei mesi di luglio-agosto-settembre il D.L.F. organizzerà 31 viaggi e 6 crociere: pubblichiamo qui le scadenze per le prenotazioni. Coloro che intendono prenotarsi dovranno rivolgersi al D.L.F. organizzatore della gita.

LUGLIO

- il 1° scade il tempo stabilito per la prenotazione della crociera D (Genova-Ajaccio-Palma di Majorca-Algeri-Malaga-Barcellona-Genova), organizzata dal D.L.F. di Roma - partenza 2/8 - durata viaggio gg. 9 - prezzo L. 58.000.
- **10** - FRANCIA: Parigi-Mont S. Michel - D.L.F. Firenze - partenza 10/8 - durata viaggio gg. 7 - prezzo L. 47.000.
- **10** - DANIMARCA - SVEZIA: Copenaghen-Stoccolma - D. L. F. Cagliari - partenza 10/8 - durata viaggio gg. 9 - prezzo L. 63.000.
- **5** - INGHILTERRA: Londra (in aereo) - D.L.F. Napoli - partenza 6/8 - durata viaggio gg. 6 - prezzo L. 61.000.
- **12** - URSS - POLONIA: Mosca-Leningrado-Varsavia (treno+aereo) - D.L.F. Napoli - partenza 22/8 - durata viaggio gg. 12 - L. 76.000.
- **20** - JUGOSLAVIA: Zagabria-Belgrado-Lubiana - D.L.F. Reggio C. - partenza 20/9 - durata viaggio gg. 8 - prezzo L. 45.000
- **22** - AUSTRIA: Salisburgo-Vienna - D.L.F. Cagliari - partenza 1/9 - durata viaggio gg. 5 - prezzo L. 32.000.
- **23** - FRANCIA: Parigi-Versailles - D.L.F. Palermo - partenza 2/9 - durata viaggio gg. 5 - prezzo L. 40.000.
- **23** - JUGOSLAVIA: Postumia-Lubiana-Zagabria-Plitvice-Zara (in pullman) - D.L.F. Palermo - partenza 23/8 - durata viaggio gg. 7 - prezzo L. 42.000.
- **24** - FRANCIA: Parigi-Tours-Castelli della Loira - D.L.F. Verona - partenza 24/8 - durata viaggio gg. 6 - L. 45.000.
- **29** - UNGHERIA: Budapest-Lago Balaton - D.L.F. Bologna - partenza 9/9 - durata viaggio gg. 6 - prezzo L. 22.000.
- **31** - CECOSLOVACCHIA - Praga-Bratislava - D.L.F. Bologna - partenza 29/8 - durata viaggio gg. 7 - prezzo L. 28.000.
- **31** - FRANCIA - INGHILTERRA: Parigi-Londra - D.L.F. Reggio C. - partenza 30/8 - durata viaggio gg. 8 - prezzo L. 68.000
- **8** - Crociera M - Ancona-Rodi-Atene-Ancona - D.L.F. Firenze - partenza 9/8 - durata crociera gg. 14 - prezzo L. 95.000.
- **3** - UNGHERIA-JUGOSLAVIA-ROMANIA: Budapest-Belgrado-Bucarest crociera sul Danubio - D.L.F. Bologna - partenza 4/8 - durata viaggio gg. 15 - prezzo L. 95 000.
- 3 - TURCHIA-BULGARIA-JUGOSLAVIA-UNGHERIA-AUSTRIA: Pireo-Istanbul-Sofia-Belgrado-Budapest-Vienna (nave+treno) - D.L.F. Milano - partenza 4/8 - durata viaggio gg. 14 - prezzo L. 122.000.

AGOSTO

- **2** - UNGHERIA: Budapest-Lago Balaton - D.L.F. Ancona - partenza 13/9 - durata viaggio gg. 6 - prezzo L. 22.000.
- **4** - GRECIA: Brindisi-Patrasso-Xilocastro-Atene - D.L.F. Bari - partenza 14/9 - durata viaggio gg. 10 - prezzo L. 70.000.
- **8** - GERMANIA - BELGIO - OLANDA: Coblenza-Colonia-Bruxelles-Ostenda-Bruges-Gand-Amsterdam-Aja-Rotterdam - D. L. F. Torino - partenza 18/9 - durata viaggio gg. 9 - L. 64.000.
- **14** - Croc. G.: Genova-Cadice-Lisbona-Canarie-Casablanca-Malaga-Barcellona-Genova - D.L.F. Bari - partenza 20/9 - durata viaggio gg. 16 - prezzo L. 104.000.
- **18** - Croc. B: Genova-Marsiglia-Barcellona-Napoli - D.L.F. Bologna - partenza 18/9 - durata viaggio gg. 4 - prezzo L. 24.000.
- **22** - FRANCIA: Parigi-Versailles-Lourdes - D.L.F. Cagliari - partenza 22/9 - durata viaggio gg. 6 - prezzo L. 32.000.
- **23** - INGHILTERRA: Londra (in aereo) - D.L.F. Genova - partenza 24/9 - durata viaggio gg. 6 - prezzo L. 61.000.
- **25** - FRANCIA: Lourdes - D.L.F. Milano - partenza 25/9 durata viaggio gg. 6 - prezzo L. 16.500.
- **29** - SPAGNA - MAROCCO: Madrid-Siviglia-Fez-Marrakech-Casablanca-Rabat-Tangeri-Algeciras-Gibilterra - D.L.F. Firenze - partenza 9/10 - durata viaggio gg. 15 - prezzo L. 132.000.
- **30** - SVIZZERA: Zurigo-Schaffhausen-Lucerna-Lago 4 Cantoni - D.L.F. Milano - partenza 29/8 - durata viaggio gg. 4 - prezzo L. 22.500.
- **28** - FRANCIA-SPAGNA-PORTOGALLO: Lourdes-S. Sebastian-Lisbona-Fatima-Madrid-Barcellona - D..F. Bologna - partenza 28/9 - durata viaggio gg. 12 - prezzo L. 65.000.

SETTEMBRE

- **2** - Crociera I - Brindisi-Pireo-Istanbul-Smirne-Bari - D.L.F. Venezia - partenza 24/10 - durata crociera gg. 9 - prezzo L. 88 000

CULTURA

« Penna d'Oro Ferroviaria 1969 »

Anche quest'anno l'Ufficio Centrale ha indetto il tradizionale Concorso Letterario, in due sezioni « narrativa » e « poesia ». Possono parteciparvi tutti i ferrovieri in servizio od in pensione, purché iscritti al D.L.F. per l'anno in corso. Gli elaborati (massimo 8 fogli dattiloscritti per la narrativa e 50 versi per la poesia), dovranno essere inviati al D.L.F. di Ancona, organizzatore della manifestazione, entro il 31 agosto. Sono stati messi in palio importanti premi (L. 100.000, 50.000 e 30.000 per la narrativa; 1°, 2°, 3° premio; L. 80.000, 40.000 e 20.000 per la poesia). Coloro che intendessero parteciparvi debbono richiedere il Regolamento al D.L.F. di appartenenza.

Biblioteche sociali

L'Ufficio Centrale entro il mese di giugno farà pervenire ai D.L.F. che ne hanno fatto richiesta 98 libri di consultazione per un importo di circa 4.500.000 lire. Nel quadro del potenziamento di tale importante branca culturale, l'Ufficio Centrale ha erogato altre sovvenzioni nella misura di 2.000.000 circa per l'acquisto diretto da parte delle Sezioni di volumi di letteratura moderna da collocare nelle Case per Ferie onde costituire piccole funzionali biblioteche ad uso dei villeggianti, oppure da utilizzare nelle biblioteche sociali.

SPORT

2-4 agosto a Budapest Campionato U.S.I.C di Ciclismo. Per l'Italia parteciperà una squadra selezionata al Campionato Nazionale di Trento.
5-6 settembre. Campionato U.S.I.C. di Atletica Leggera a Kosice (Cecoslovacchia).
13 settembre. Campionato Nazionale di Bocce a Cremona.
25-28 settembre. Campionato Nazionale di Tennis a Firenze.

Centri Olimpia DLF/CONI

In collaborazione con il CONI, il D.L.F. ha organizzato quest'anno i Centri Olimpia DLF/CONI in sei città d'Italia (Roma, Bologna, Firenze, Napoli, Reggio Calabria e Cagliari) cui sono ammessi i bambini dai 5 agli 11 anni. Le iscrizioni per il secondo ciclo inizieranno in dette città ed in altre che sono in fase di organizzazione, nel prossimo mese di settembre.

CONTRIBUTI

(fondi disponibili al 31.12.67)

Mense aziendali: 100 milioni; **sedi ed impianti:** 250 milioni per la costruzione, il rifacimento, l'ammodernamento di sedi e locali sociali, di attrezzature sportive, culturali.
Di particolare rilievo in questo momento sono i lavori per l'ammodernamento delle sedi di Fortezza, Pontedecimo, Sulmona e Siracusa, la costruzione degli impianti sportivi di Siena, quella delle nuove sedi di Monfalcone e Cassino, l'ammodernamento del cinema di Sassari e di Brindisi e l'allestimento di un camping ad Albenga, la cui apertura è prevista per il 1° agosto prossimo. Il 15 giugno è stata inaugurata la nuova Sede di S. Candido.

ELEZIONI

Entro il mese di ottobre avranno luogo in tutti i Sodalizi della Rete le votazioni per il rinnovo dei Consigli Direttivi. Agli effetti della composizione numerica dei Consigli Direttivi, viene preso in considerazione il numero dei Soci effettivi risultanti iscritti 60 giorni prima della data fissata per le votazioni presso ciascuna sezione D.L.F. Agli effetti invece dell'eventuale mantenimento delle Sezioni D.L.F., ai sensi dell'art. 14 del D.M. 18330, viene presa in esame la situazione numerica dei Soci effettivi alla data del 30 giugno 1969.

18° CAMPIONATO NAZIONALE DI ATLETICA LEGGERA

Giovanissimi in gara a Reggio Calabria

Entusiasmo e spirito di bandiera hanno reso appassionante la lotta che ha visto infine prevalere i ragazzi del D.L.F. di Torino.

La manifestazione che apre ufficialmente l'attività dell'atletica leggera è riservata ai più giovani figli di ferrovieri. Il limite di categoria e l'esclusione dei campioni senior sprona maggiormente i giovani atleti alla ricerca della loro prima affermazione.

Un sole smagliante ha coronato a Reggio Calabria la conclusione delle gare. Un entusiasmo senza fine, un sano agonismo, hanno ricompensato i dirigenti del locale Sodalizio, che, con squisito senso di ospitalità sono riusciti a rendere graditissimo a tutti i partecipanti questo soggiorno.

Anche stavolta entusiasmo e spirito di bandiera hanno reso appassionante la lotta per la conquista del titolo nazionale. La classifica per Dopolavoro, incerta sino alla fine delle gare, rispecchia l'agonismo profuso. Vittoria meritatissima di Torino. Ma innanzi tutto una vittoria morale dello sport, dei dirigenti, giudici e cronometristi di Reggio Calabria.

Un grazie particolare al Presidente ing. Valenti, al Delegato Compartimentale per lo sport sig. Canale e a tutti i consiglieri del locale Dopolavoro. La presenza del Sottosegretario on. Terrana, alle gare e alla cerimonia della premiazione è stata particolarmente apprezzata.

Il Capo dell'Ufficio Centrale Dopolavoro dott. Scodellari, con vibranti parole di incitamento e ringraziamento ha detto agli atleti quanto e come deve essere sentito lo sport agonistico, quanto e come il Dopolavoro Ferroviario segue la formazione fisica e spirituale dei nostri figli.

Ed ora a voi ragazzi, quelli che nella Cat. Junior parteciperanno al prossimo Campionato di Pistoia, un incitamento a fare di più e sempre meglio perché lo sport che voi avete scelto è quello del più schietto e leale agonismo.

Giuseppe MAGI

Nella foto in alto, la premiazione degli atleti arrivati ai primi tre posti nella gara dei m. 3000. Al centro il vincitore, Lenarduzzi di Udine che con 8' 31" e 2/10 ha stabilito il nuovo record della categoria. A sinistra, Giusi di Messina, secondo arrivato e a destra, Accili di Roma, giunto terzo.

SCAMBIO DI OSPITALITA'

Si ricorda che l'Ufficio Centrale ha intrapreso un'iniziativa per lo scambio di soggiorni tra figli di ferrovieri italiani e francesi, in collaborazione con la direzione de « La Vie du Rail ». Coloro che intendano avvalersi dell'iniziativa dovranno rivolgersi direttamente all'Ufficio Centrale del D.L.F.

TUTTA RETE

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Il Direttore Compartimentale**, ing. Vittorio Laurentini è stato collocato a riposo, per limiti di età, dopo 40 anni di servizio. Destinato alla Dirigenza di questo Compartimento nel gennaio 1965, in oltre quattro anni di permanenza a Bari, ha profuso il massimo impegno per l'attuazione di importanti opere ferroviarie. Alla cerimonia di commiato erano presenti numerosi Funzionari ed il Sen. Genco, già Sottosegretario ai Trasporti.

A sostituire l'ing. Laurentini è stato destinato l'ing. Matteo Poli, già Direttore del Compartimento di Ancona. L'ing. Poli, nostro conterraneo, è nato a Molfetta, ha una profonda conoscenza dei problemi ferroviari del Compartimento per essere stato a suo tempo Capo della Divisione Impianti Elettrici. « Voci » porge sinceri auguri all'ing. Laurentini ed all'ing. Poli.

● **Col massimo dei voti** si sono brillantemente laureati: in ingegneria civile, sezione trasporti, Antonio Candiloro, figlio dell'Ispettore Capo Superiore ing. Egidio, Capo della Divisione Lavori; Renato Verna, figlio del cav. uff. Raffaele, Capo P.V. superiore a r., in giurisprudenza. Felicitazioni vivissime ai neo dottori e congratulazioni ai felici genitori.

● **Fiori d'arancio.** Il Sorvegliante della linea Leo Giubileo si è unito in matrimonio con la gentile sig.na Clementina L'Abbate, figlia dell'Assuntore titolare di Minervino Murge. La cerimonia si è svolta nella chiesa di S. Maria Incoronata di Minervino. « Voci » porge vivissimi auguri di piena felicità agli sposi.

● **Ad Ofantino si è svolta**, una simpatica cerimonia per salutare il Manovratore Pesavento Giovanni in occasione del suo collocamento a riposo. Erano presenti il Capo Reparto Movimento dott. De Liddo, il Segretario cav. Carrozzo, il Titolare Cibelli e numerosi amici e colleghi. Auguriamo lieta e serena quiescenza al neo pensionato.

● **Alla Divisione Commerciale** è stato collocato a riposo l'Usciere Capo Pietro Leccese. Funzionari e colleghi gli hanno offerto, durante una cerimonia, una artistica medaglia ricordo in oro. Sinceri auguri da parte di « Voci ».

● **Alla stazione di Trani** colleghi ed amici si sono riuniti attorno al Deviatore Giuseppe Leuci collocato a riposo per limiti di età. Il Capo Stazione Titolare, dott. Bonante, ha offerto al Leuci, di cui sono note le doti di bravura e bontà, una targa d'oro in ricordo del lungo servizio prestato.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **I numeri** 1 - 5 - 10 si possono anche giocare al lotto, ora che sono serviti ad indicare le posizioni del già noto trio Caporale, nella graduatoria del concorso internazionale, indetto dall'U.I.C. (per Soci e figli di soci), per un'opera pittorica o grafica sul tema « collaborazione ferroviaria per l'unità europea », nella cui edizione dello scorso anno — vedi Voci di maggio u.s. — la brava Anna Caporale aveva vinto il 1° premio. Nell'ordine, Carlo Caporale, il fratello Nicola e la figlia di questo, Anna. Complimenti!

● **A Germano Gimelli** della Div. I. E., noto per il suo infaticabile impegno nel movimento dell'Esperanto ed in quello delle Relazioni Umane, è mancata la cara mamma. A nome di molti amici, porgiamo affettuose condoglianze.

A Napoli "le giornate" dei ferrovieri europei

« L'ideale europeo, fonte di speranze ancora da realizzare, non vive solo nei disegni dei politici, ma si concretizza in una serie di iniziative che si propongono di polarizzare attorno al problema l'attenzione di quanti vedono, nel superamento delle barriere e nell'abolizione dei confini, pur nel rispetto delle caratteristiche nazionali, l'unica via di salvezza per per una Europa che va ritrovando la strada di un saggio progresso e di una pacifica convivenza ».

Con queste parole il Sottosegretario agli Affari Esteri on. Zagari ha concluso il proprio discorso a chiusura della manifestazione delle giornate dei ferrovieri europei e del premio Ferreuropa 1969 (quest'anno per la prima volta a carattere europeo, cioè aperto unitariamente a tutti i Paesi dell'Europa occidentale).

Alla presenza di numerose autorità civili, ecclesiastiche e militari ha aperto i lavori della manifestazione, presso il teatro di corte del Palazzo Reale, il dott. De Marco, segretario dell'AEC napoletana, che ha salutato i partecipanti e ringraziato le autorità passando poi la parola al rappresentante del sindaco che ha dato il benvenuto agli italiani, francesi, belgi, lussemburghesi e tedeschi.

Ha preso poi la parola il dottor Reposini Bucciarelli, Presidente dell'AEC italiana, il quale ha esaltato l'ideale europeistico, ricordando tra l'altro alcune frasi di Robert Schuman, Einaudi e De Gasperi, tenaci precursori di questa grande famiglia che potrebbe esser l'Europa.

L'ing. De Rosa, vice presidente dell'AEC in Europa, ha ringraziato i partecipanti che hanno portato il contributo dell'avanguardia ferroviaria europea, alla quale non è mancata l'adesione di alti rappresentanti dell'amministrazione ferroviaria.

Hanno chiuso i discorsi il dott. Renda del Centro « Nuova Europa », il sottosegretario ai trasporti sen. Sammartino — il quale ha esaltato l'opera dell'Associazione che si inserisce perfettamente in quella perseguita da tanti altri organismi — i vari rappresentati delle nazioni partecipanti. Lo stesso sottosegretario ha premiato i vincitori del « Ferreuropa »: Carlo Caporali di Bologna, Remi Deconinck di Parigi e Antonio Parisi di Napoli.

Domenico MANGANELLI

Finito l'esame raramente si vedono a tavola insieme esaminatori ed esaminati. Eccoli qui i sette che sostennero l'esame di secondo grado di Lingua Internazionale Esperanto ed i quattro che affrontarono quello di primo grado. Questi sono già sulla strada di prendere parte ai congressi internazionali di ferrovieri esperantisti e farsi degli amici non d'una sola, ma di diverse nazioni.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini, T. 310

● **E' con piacere** che diamo notizia del trasferimento a Roma del Macchinista 1ª classe Antonio Serra del Deposito Locomotive di Cagliari. Il giovane sindacalista è stato eletto in occasione del periodico Congresso a membro della Segreteria Generale del SAUFI, e perciò si reca nella Capitale. Lo accompagna l'ammirazione di molti colleghi e l'augurio di fecondo lavoro dei ferrovieri di Sardegna.

● **Cagliari, rinverdendo** le sue illustri tradizioni artistiche e culturali, si inserisce di mese in mese sempre più tra le città italiane più ospitali e sensibili all'Arte pittorica. Ben 13 locali della città, e non sembra ancora giunta la saturazione, ci offrono giornalmente altrettanti pittori giovani ed anziani, italiani e stranieri con il meglio delle loro opere. All'interessante cimento non poteva mancare la valida presenza dei nostri colleghi. Dopo il Segretario Superiore Paolo Galleri, l'Applicato Principale Luciano Geruggi, l'Operaio Qualif. 1ª cl. Giovanni Lussi, è stata la volta di Benito Buffa, Operaio Qualif. 1ª cl. del Deposito Locomotive di Cagliari. E proprio con la sua personale è stata inaugurata la nuova Galleria d'Arte « La Cornice » di Cagliari in Corso Vittorio Emanuele. Benito Buffa è stato indicato come un artista d'eccezione, perché ama i bimbi e compone quadri che interpretano il mondo della fiaba.

● **Tre nostri colleghi** sono diventati « nonnini ». Essi sono: Guido Nappa Segretario Superiore 1ª cl. della Divisione Ragioneria per la nascita delle nipotine Raffaela e Graziana; Claudio Succa, Applicato Principale della Divisione I.E. per la nascita di Pier Luigi e Serra Francesco, Usciere Capo del D.L. di Cagliari, per Diego. Auguroni!

● **Francesco Bayre**, Segretario Capo della Divisione Ragioneria è il nuovo Segretario Compartimentale dell'Asociazione dei Combattenti e Reduci. Congratulazioni.

● **La Coppa dell'Amicizia**, posta in palio tra tutti i praticanti sardi del Tiro al Piccione è stata vinta dall'Op. Qualif. 1ª cl. Sergio Scalas della Divisione I. E. Complimenti!

● **Il Sorvegliante Principale** a riposo Luigi Cau è stato di recente insignito della nomina a Cavaliere dell'Ordine della Repubblica. Al neo cavaliere gli auguri di « voci ».

● **La 1ª Mostra Regionale** Fermodellistica è stata inaugurata dall'Assessore Regionale per il Turismo e Trasporti on. Alessandro Ghinami. Con l'occasione è stata data

vita a Cagliari ad una Associazione che raccoglie tutti i fermodellisti cagliaritani e di provincia, con Presidente il dottor Giuseppe Dessì, nota figura nel campo del commercio isolano. All'Associazione, già hanno aderito numerosi ferrovieri. E' d'uopo avvisare che l'iscrizione è libera e senza alcuna quota.

● **A Decimomannu** ha cessato di vivere la signora Barbara Sciola, madre di Luigi e di Giuseppe Alba, Capi Stazione Titolari rispettivamente di Decimo e di Iglesias. Condoglianze.

● **Franco Deiana**, figlio del cav. Marziale, Segretario Superiore 1ª cl. della Divisione Movimento, si è laureato in Ingegneria Civile con indirizzo architettonico. Al neo-ingegnere ed al fortunato genitore le nostre felicitazioni.

● **Ad Oristano è nata** Daniela D'Alessandro, figlia del Controllore Viaggiante Umberto. Alla piccola Daniela i più fervidi auguri di « Voci »

● **E' morto a Cagliari** l'Op. 1ª cl. in quiescenza Pietro Alisio. Agli affranti congiunti le nostre condoglianze.

FIRENZE

Red.: Dr. O Montelatici. T. 3512 (Serv. Mat. e Traz.)

● **Nella Chiesa di Pontassieve** sono state recentemente celebrate le nozze fra il perito industriale Albiero Fibbi, Segretario Tecnico Principale dell'Ufficio 10°, e la signorina Mirella Cencetti. Gli sposi dopo i calorosi festeggiamenti dei parenti e degli amici sono partiti per un lungo viaggio di nozze. Auguri vivissimi di felicità.

● **La casa del prof. ing. Paolino Camposano**, Capo dell'Ufficio 4°, è stata allietata dalla nascita di Francesca Maria Paola. All'ingegnere Camposano ed alla gentile signora Giulia rallegramenti vivissimi da tutto il Servizio Materiale e Trazione e nostri particolari di « Voci ». Alla piccola Francesca auguri di felicità.

● **Con successo** si è svolto l'annuale saggio di pianoforte degli allievi del corso che la professoressa Maria Luisa Di Pillo effettua a cura del Dopolavoro Ferroviario di Firenze. Il simpatico e vasto programma scelto dalla professoressa, che è moglie del nostro collega del Servizio Trazione Silvano Bartoli, ha allietato la serata ai numerosi intervenuti. Molto festeggiati sono stati i giovani allievi: Fiorella Ortolani, Tullio Gambacciani, Mario D'Annibale, Francesca Gheri, Massimo Currai e Dina Barbolini del primo corso; Sabina Gambacciani e Antonella Gambacciani del secondo corso: Maria D'Annibale del terzo corso; Gabriella Gelli e Riccardo Ceccherini e Elidia Buratti del quarto corso; Carlo Barbolini, Donatella Turchi e Antonella Ivancich del quinto corso; Manuela Morbidi del sesto corso.

● **Fra i dilettanti pittori-ferrovieri** sta ottenendo un lusinghiero successo il nostro Gaetano Spinelli, appartenente all'Ufficio 1°, che ha recentemente vinto una medaglia d'oro alla terza edizione del concorso di pittura contemporanea per l'assegnazione del premio nazionale « Lastra a Signa », organizzato dal Comune e dall'Associazione pro-Latra. Per la sua eccellente pittura, lo Spinelli ha ottenuto alcuni mesi fa, la medaglia d'oro della Presidenza della Camera dei Deputati e la Medaglia d'argento del Ministero della programmazione. Incoraggiato dai successi ottenuti, ha esposto a Milano alla Galleria « Borsani », in Via Montenapoleone ed in una collettiva alla galleria « La Mandragola » di S. Casciano Val di Pesa. L'arte ha bisogno di incoraggiamento e noi formuliamo all'amico Spinelli una solida affermazione.

Nel quadro delle attività turistiche del D.L.F., un gruppo di ferrovieri ha effettuato un viaggio negli Stati Uniti d'America. Nella circostanza il Capo Stazione P.le Silvio Masciarelli, che faceva parte della comitiva, è stato ricevuto dal Ministro americano dei Trasporti Mr. John A. Volpe, oriundo di Pescosansonesco in provincia di Pescara. Il Ministro Volpe ha incaricato il Masciarelli di portare il suo saluto al Ministro Mariotti, al Direttore Generale e a tutti i ferrovieri italiani. Al suo ritorno in Italia il Masciarelli è stato ricevuto dal nostro Ministro cui ha porto i saluti del collega americano; l'on. Mariotti ha assicurato che farà pervenire il Suo ringraziamento al Ministro Volpe anche a nome di tutti i ferrovieri italiani.

● **Profonde condoglianze** al perito industriale Antonio Maggiolini Cacciamani, Segretario Tecnico dell'Ufficio 10°, per la scomparsa del padre Bruno; a Giorgio Tofanelli dell'Ufficio 1° per la perdita della Madre Maria Orlandi; alla famiglia del cav. Odoardo Venturoli, ex Ispettore Principale dell'Ufficio Studi locomotive, deceduto all'età di ottantotto anni a Genova-Pegli, dove viveva con il figlio Virgilio.

FIRENZE (Comp.)

Red.: Dr. A. D'Errico, Tel. 2301

● **In occasione della manifestazione** di chiusura della 3ª Campagna internazionale della sicurezza, svoltasi nella palazzina rappresentanze della stazione di Firenze S.M.N., il Direttore Compartimentale ing. Martarelli ha messo in evidenza l'importanza che tali Campagne assumono ai fini della formazione di una coscienza antinfortunistica nel personale interessato. Nella circostanza il professor Cecchella, dell'Università di Firenze, ha parlato su alcuni argomenti riguardanti la medicina del lavoro.

● **Il Segretario Superiore** Danilo Del Carria, della Divisione Ragioneria, è stato nominato cavaliere al merito della Repubblica. Rallegramenti.

● **Un cordiale saluto** e sinceri auguri ai seguenti dipendenti collocati a riposo per limiti di età: Capo Deposito Superiore cav. Roberto Cortini, della Divisione Materiale e Trazione; Segretario Superiore Sirio Franceschetti e Coadiutore Capo Francesco Massa, della Segreteria compartimentale; Segretario Capo rag. Pietro Barzacchini, della Divisione Lavori di Pisa.

● **Colleghi e amici** hanno cordialmente salutato il Capo Gestione Principale Giuseppe Nidito, della stazione di Prato, che ha lasciato il servizio ferroviario. Al neo pensionato rivolgiamo i migliori auguri.

● **Nella basilica di S. Pietro** a Grado (Pisa) sono state celebrate le nozze del signor Bruno Pierotti, figlio dell'Assistente Principale Sirio, della stazione di Pisa centrale, con la signorina Lidia Galli. Agli sposi giungano i nostri rallegramenti e vivi auguri.

● **Enzo Gianni**, Capo Staz. P.le dell'Ufficio Dirigenti Centrali di Firenze S.M.N., noto negli ambienti artistici nazionali ed internazionali, ha tenuto una mostra personale dal 7 al 19 giugno presso la Galleria d'Arte « Lo Sprone » di Firenze. All'amico Gianni, che ha già ottenuto ambiti riconoscimenti e premi — tra cui il 1° premio alla mostra « Val di Pesa » 1967 — giungano i più fervidi voti di ad maiora da parte di « Voci ».

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia, T. 517

● **Si è tenuto a Varazze**, il 10 maggio scorso, il Congresso Compartimentale del SAUFI, al quale hanno partecipato, oltre a numerosi organizzati, il Direttore Compartimentale ing. Bordoni e i rappresentati degli altri sindacati unitari e dei direttivi. Un vivace dibattito sull'attuale situazione del mondo del lavoro ferroviario ha siglato i lavori del Congresso, in apertura del quale ha presentato una dettagliata relazione il responsabile compartimentale del SAUFI, Boggero.

● **E' stato collocato a riposo**, per limiti d'età, il Coadiutore Capo Corrado Penna della Sezione Collaudi della Divisione Materiale e Trazione. Il personale dell'impianto gli ha tributato una calorosa fraterna manifestazione d'affetto e di simpatia, nel corso di una riunione di commiato, durante la quale l'ing. D'Amato ha rivolto al Penna parole di elogio e di stima. All'amico Penna i più fervidi auguri di bene e di lunga vita.

● **L'Operaio specializzato** Giacomo Scotton e la consorte, signora Giovanna Pegazzano, hanno festeggiato in questi giorni le nozze d'argento, accanto ai numerosi familiari ed amici. Tanti auguri.

● **Andrea Tiro**, figlio diciottenne del C. G. P.le Angelo, già vincitore del Campionato ferrovieri di nuoto (m. 50 stile libero) tenutosi ad Ancona, si è segnalato ottimamente, a difesa della porta della nazionale italiana Under 18, nei campionati svoltisi di recente in Germania. Al giovane Andrea e al papà le nostre felicitazioni.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina, T. 2397

● **Ha lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età, dopo 35 anni trascorsi fra le rotaie, il Segretario Superiore T.co di I cl. Geom. Vincenzo Carapezza, della Divisione Lavori. Lo hanno salutato, nel corso di una breve ma cordialissima cerimonia, durante la quale gli è stato offerto un dono ricordo, tutti i dipendenti dell'Impianto, nonché due colleghi appositamente giunti dalla « Lavori » di Bari presso la quale il festeggiato aveva svolto 30 anni della propria carriera. Anche da « Voci » auguri affettuosi.

● **Il Capo Treno Mimmo Canonico**, del D.P.V. di Domodossola, giovane pittore già egregiamente affermato anche in taluni settori nazionali, ha esposto nella prima decade di Giugno una mostra personale di pittura alla Galleria d'Arte Beatrice di Novara, incontrando un confortante successo di critica. Al valente autore rallegramenti ed auguri.

● **E' deceduto**, quasi improvvisamente, ancora in giovane età, l'Applicato T.co. P.le Giuseppe Coltro, della Divisione Lavori. Giungano alla famiglia i sensi d'un profondo cordoglio, da quanti, come noi, ne avevano apprezzato la serietà professionale e le doti di bontà. Sentite condoglianze anche ai famigliari del pensionato Pasquale Coira, scomparso dopo lunghe sofferenze, ed al Manovale Luigi Lugarini, della stazione di Lodi, per la perdita della madre.

● **Marcia nuziale:** per l'Ispettore Michele Cericola, della Divisione Commerciale e per la gentile signorina Christine Ginolas. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna express:** Alberto, all'Operaio Sp. Salvatore Di Fiore; Giorgio, per il nonno, Capo T.co P.le Luigi Armondi, tutti della 6ª Zona I.E. Treviglio. Luca, al Capo Gestione Leandro Moschini, della stazione di Lodi. Mario, al Segretario Sup I cl. Giuseppe Trapani della Divisione Lavori. A tutti fervidissime felicitazioni.

CONDIZIONI SPECIALI AI FERROVIERI - SCONTO 20% SUI PREZZI DI LISTINO - Officina Rolando Foglietti - ROMA, Viale delle Province 107-113, tel. 52.59.26 - AMMORTIZZATORI, FRENI, CONVERGENZA - Ammortizzatori garantiti 6 mesi.

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli T. 3171**

● **Il cav. Antonino La Tessa**, promosso Ispettore Capo, è stato destinato a reggere la Segreteria Compartimentale di Venezia. Lo hanno salutato amici e colleghi nel corso di una simpatica cerimonia tenuta nel Salone del C.E., alla quale ha partecipato il Direttore Compartimentale.

● **E' deceduto** l'Appl. P.le a riposo Vincenzo Schioppa, padre del Coad. Capo Giuseppe della Divisione Ragioneria. Alla vedova ed ai familiari tutti esprimiamo da queste colonne le più vive condoglianze. Vive condoglianze anche all'amico Mario Luciano, Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Napoli per la perdita dell'adorato padre.

● **Si è spento** improvvisamente il Dev. Ferdinando Lucci di Napoli Smistamento, condoglianze ai familiari. Al Segr. Capo Francesco Di Giacomo della Segreteria Compartimentale le condoglianze di « Voci » per la morte della madre.

Il giovane Giovanni De Laurentis, figlio del Capo Staz. Princ.le Vincenzo, della stazione di Nocera Inferiore, si è brillantemente laureato in giurisprudenza, discutendo una interessante tesi su « La revoca delle disposizioni testamentarie », relatore il Chiarissimo prof. Cariota Ferrara. I nostri auguri al bravo Giovanni e ad maiora.

● **Presso il Dopolavoro Ferroviario** di Cancello si è svolta una simpatica cerimonia nel corso della quale sono stati consegnati i Premi di Profitto scolastico ai migliori alunni, distintisi nel corso dell'anno 1968. Un bravo ai giovani: Malinconico Salvatore, Peluso Annunziata, Casoria Giovanni, Guerino Giuseppina, D'Agostino Umberto, Di Napoli Claudio, Mongelluzzo Eduardo; Ferroro Massimo, Vicino Anita, Panico Gaetano, Bonafiglia Riccardo, Milele Gabriella, Pettoruti Antonio e Casoria Francesco.

● **Nell'atrio di ingresso** della Sede Compartimentale è stata deposta una corona di alloro e fasci di fiori alla lapide che ricorda i ferrovieri che trovarono tragica morte nel corso dei bombardamenti che colpirono la Città di Napoli durante l'ultima guerra. Presenti alla cerimonia il Direttore Compartimentale, i Capi delle Divisioni, i Funzionari e dipendenti di tutte le Divisioni. Il Cappellano Compartimentale ha ricordato il sacrificio dei nostri colleghi con parole di circostanza.

● **Giuseppe Di Peso**, figlio di Carmine di Napoli-Campi Flegrei, ha conseguito a soli ventuno anni l'abilitazione all'insegnamento negli istituti superiori.

Al neoprofessore i più fervidi auguri di « Voci ».

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco T. 3366**

● **L'Ispettore Principale** dott. Giuseppe Colombo, della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al « Merito della Repubblica Italiana ».

Al caro Peppino le nostre più vive congratulazioni per il meritato riconoscimento.

● **Cicogna express.** Domenica Enia è giunta in casa del Capo Gestione Pippo Pilato, della stazione di Messina Marittima.

Felicitazioni alla mamma signora Brigida ed ai fratellini Ivan e Fabio nonché al nonno, cav. Giovanni De Santis, nostro corrispondente da Messina.

● **I fratelli Fortunato** e Letterio Castiglione, Capo Deposito Superiore presso il Deposito Locomotive di Palermo il primo, e Segretario Tecnico Capo presso la Sezione Navigazione di Messina il secondo, a distanza di pochi giorni hanno perduto entrambi i genitori. « Voci » formula sentite condoglianze.

● **Il p.i. Francesco Mercurio**, Titolare della Squadra Rialzo di Palermo, è stato recentemente promosso Capo Tecnico Superiore.

Auguroni per la meritata promozione.

● **Ha lasciato nei giorni scorsi** Licata, dopo lunga permanenza, il Capo Personale Viaggiante di 1ª classe Cristoforo Stella, trasferito a Rovigo per assumere la dirigenza di quel Deposito Personale Viaggiante.

Nel corso di una semplice ed intima cerimonia, svoltasi nei locali del Deposito, lo Stella è stato vivamente festeggiato da superiori, colleghi, dipendenti ed amici.

Parole di saluto e di augurio gli sono state rivolte dal Capo Treno di 1ª classe Giuseppe Pintacorona, a nome del personale dell'Impianto, e dal Capo Reparto Treni della Divisione Movimento geom. Giuseppe Augello.

Al festeggiato è stato consegnato un prezioso dono-ricordo a testimonianza dell'affetto di cui è stato circondato durante la sua permanenza a Licata.

● **I Segretari Tecnici** Capi proff. Basilio Di Salvo e Giuliano Lo Nardo, entrambi in servizio presso la Divisione Lavori, hanno partecipato con successo al concorso di pittura Ferreuropa 1969, classificandosi rispettivamente al 7° e al 9° posto.

Felicitazioni ed auguri di sempre nuove affermazioni.

● **L'Ispettore Principale** dott. Antonino Randazzo, della Divisione Commerciale e del Traffico, è stato colpito da grave lutto per la morte del padre, ferroviere in pensione, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Castelvetrano.

Sentite condoglianze.

● **La famiglia dell'Operaio** Specializzato Pietro Barbarino, della Sottostazione Elettrica di Termini Imerese, è stata allietata dall'arrivo della primogenita Maria Grazia.

Al Barbarino ed alla sua gentile consorte gli auguri di « Voci ».

● **Il Coadiutore Capo** Antonino Cardo Santo, della Divisione Ragioneria, è stato colpito da un grave lutto: la perdita del caro padre.

Al caro Nino, valente Cassiere-Economo del locale Dopolavoro Ferroviario, « Voci » formula sentite condoglianze.

● **Sono stati recentemente collocati** a riposo i seguenti colleghi, ai quali formuliamo i nostri più cordiali auguri di lunga e serena quiescenza:

Aiutante Francesco Iemmolo, della Divisione Ragioneria, Operaio armamento Vincenzo Cannova, del 9° Tronco Partinico, Operaio armamento Michele Barbera, del 17° Tronco Camaro, Conduttore Giuseppe Corona, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, Capo Squadra Deviatori Cosimo Celona, della stazione di Messina, Conduttore Salvatore Crispino, del Deposito Personale Viaggiante di Catania, Capo Squadra Deviatore Vincenzo Di Benedetto, della stazione di Bicocca, Deviatore Pietro Di Bella, della stazione di Guardia Mangano, Frenatore Giuseppe Fichera, del Deposito Personale Viaggiante di Messina, Deviatore Capo Pasquale Guarnera, della stazione di Catania Centrale, Manovratore Capo Letterio Impalliomeni, della stazione di Messina Centrale, Deviatore Gaetano Musso, della stazione di Augusta, Conduttore Vincenzo Noto, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, Capo Squadra Manovratori Antonino Pedalino, della stazione di Catania Centrale, Deviatore Santi Pettino, della stazione di Tremestieri, Manovratore Capo Ettore Romano, della stazione di Palermo Brancaccio, Capo Stazione Principale Salvatore Rapisardo, della stazione di Passomartino, Conduttore Ciro Sorrentino, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, Deviatore Salvatore Alioto, della stazione di Gioiosa Marea, Deviatore Capo Pietro Finanze, della stazione di Messina, Deviatore Capo Vincenzo Cicero, della stazione di Porto Empedocle.

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Il nostro cordiale saluto** augurale al dottor Antonio Bambace, destinato a Cagliari per assumere la dirigenza della Divisione Ragioneria.

● **I nostri più vivi rallegramenti** anche all'ottimo Capo Stazione Superiore cav. Romano che dalla titolarità di Catanzaro Lido passa a quella di Lamezia Terme.

● **Il cav. Giovanni Covassi**, Dirigente Amministrativo del D.L. di Paola è felicissimo nonno. La sua gentile figliuola, sig. Marcella Amendola, ha dato alla luce il primogenito al quale è stato dato il nome di Pietro. Al nonno Giovanni gli auguri di impegnare ora proficuamente il tempo... libero col nipotino.

● **La casa del capo treno** di 1ª classe Galluzzio Giovanni del D.P.V. di Reggio Calabria è stata allietata dalla nascita di un grazioso maschietto al quale sono stati dati i nomi di Domenico Vincenzo. Ai coniugi Galluzzi i nostri rallegramenti.

● **Si è laureata in lettere classiche** presso l'Università di Messina la signorina Elisabetta Pellicano figlia del Macchinista di 1ª classe del locale D.L. Francesco. La tesi discussa è stata « La gelosia nel folklore calabrese ». Relatore il Ch. prof. Luigi Lombardi Satriani. Alla neo dottoressa che ha riportato una lusinghiera votazione i nostri rallegramenti.

● **Armandino è venuto** al mondo per la felicità di papà Carlo Geria, Macchinista del D.L. di Paola, e di mamma Antonietta Ramondini. Ai coniugi Geria le nostre più vive felicitazioni. Al piccolo gli auspici di un lieto avvenire.

● **Dario Gaudiomonte** annuncia l'arrivo della sorellina Isabella. Al papà, Applicato Giorgio Gaudiomonte, e alla mamma giungano i rallegramenti dei superiori e dei colleghi del Servizio Ragioneria.

● **Daniela è giunta** primogenita a rallegrare la casa del Segretario Gennaro Paduano dipendente dal Centro Meccanografico del Servizio Ragioneria. Rallegramenti vivissimi.

ROMA

(Servizi)

● **Il 29 maggio scorso** è nata Francesca Somasca a rendere felici i nonni Elena e Vincenzo, ex Isp. Cap. a.r. del Serv. Mov., i genitori Antonio e Vera e, soprattutto, la sorellina Elena. Alla piccola Francesca ed ai familiari tutti, gli auguri più fervidi di « Voci ».

● **Alla dirigenza del Servizio** Approvvigionamenti è stato nominato l'ing. dr. Francesco Tolotti, già Direttore del Servizio I.E., di cui ha assunto la titolarità l'ing. dr. Lucio Mayer, che ha diretto il Servizio Approvvigionamenti per poco più di due anni. Il nostro « benvenuto » all'ing. Tolotti ed il nostro cordiale saluto all'ing. Mayer, il quale ha inviato una simpatica lettera di congedo a tutto il personale.

Contemporaneamente, si sono avute le seguenti nomine alle dirigenze di Uffici: l'Isp. Capo Sup. ing. Ennio Finocchi all'Ufficio 2°; l'Isp. Capo Sup. ing. Manlio Perilli all'Ufficio 3°; l'Isp. Capo Sup. dr. Renato Bottacci all'Ufficio 1°, ed il dr. Giuseppe Tagliaferri, Isp. Cap. Sup. già « a latere » del Capo Ufficio 5°, alla dirigenza dell'Ufficio 7°. A tutti il nostro augurio di buon lavoro.

● **Binario dieci:** Felicitazioni al Segretario Antonio Contini, degli Approvvigionamenti (Uff. 1°), laureatosi in Giurisprudenza presso la Università di Roma.

● **E' deceduta** la signora Caterina Ginanneschi vedova Volpini, madre dell'ing. Dante Volpini che ha diretto anni fa il Serv. Approvv.ti, e zia del dott. Giovanni Ginanneschi, Isp. Capo dello stesso Servizio. Condoglianze.

● **Auguri vivissimi** per una serena convalescenza ed un pronto ritorno in servizio, al collega dott. Giorgio Mezzabotta, Segr. Sup. del Serv. Approvv.ti, sottoposto recentemente a delicato intervento chirurgico.

● **Cicogna express:** felicitazioni ed auguri ai seguenti colleghi degli Approvvigionamenti, per i lieti eventi che hanno allietato le loro case: Segr. rag. Claudia Capodimonte per l'arrivo di Marco; Coad. Capo Vincenzo Radicci per Silvia; Segr. P.le dr. Roberto Martinez per Andrea; Man. Luigi Armando Caporale per Stefania.

● **Al dott. Mario Miccolis** del Servizio Commerciale le vive condoglianze di « Voci » per la immatura perdita della moglie, stroncata da una gravissima malattia.

● **In un tragico** incidente automobilistico ha perduto la vita il Segr. Enrico Franceschelli del Servizio Personale. Alla famiglia le nostre condoglianze.

● **Cicogna express:** Dario Gaudiomonte annuncia l'arrivo della sorellina Isabella. Al papà, Applicato Giorgio Gaudiomonte, e alla mamma giungano i rallegramenti dei superiori e dei colleghi del Servizio Ragioneria.

● **Daniela è giunta** primogenita a rallegrare la casa del Segretario Gennaro Paduano dipendente dal Centro Meccanografico del Servizio Ragioneria. Rallegramenti vivissimi.

ROMA (Comp.)

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Il giorno** 11 maggio ha avuto luogo ad Orvieto la « vernice » della Mostra di pittura e la premiazione del III Concorso di Pit-

I caloroso auguri di « Voci » alla signorina Carla De Gasperis ed al dr. Gianni Puoti, figlio dell'Isp. Capo Sup. Antonio, Dirigente l'Ispettorato Sanitario di Roma, che il 21 giugno si sono uniti in matrimonio.

Alla Fiera di Padova

Il 29 maggio, il Presidente del Consiglio dei Ministri Mariano Rumor ha inaugurato la quarantasettesima Fiera Campionaria Internazionale di Padova, della quale ricorre quest'anno il cinquantenario della fondazione.
Fra i numerosi ed interessanti « stands » della rassegna ha destato la particolare attenzione del pubblico e degli operatori economici anche quello allestito dalla nostra Azienda, che illustra tre aspetti del trasporto in ferrovia: « Le F.S. al servizio degli automobilisti », « In treno con qualsiasi tempo », « I nostri carri per le vostre merci ». Nello stand vengono presentati cinque rotabili, scelti fra quelli della più recente produzione.
Tra i primi visitatori il Direttore Compartimentale di Venezia, Ing. Lombardo, che si è complimentato con i Funzionari del Servizio A.G. e con i tecnici compartimentali che hanno collaborato alla realizzazione. Nella foto sopra, una inquadratura dello Stand F.S.; sotto, uno dei nuovi rotabili esposti, un carro per il trasporto delle auto al seguito del viaggiatore.

tura Estemporanea cui hanno partecipato numerosi pittori ferrovieri dei compartimenti di Ancona, Bologna, Firenze, Genova e Roma. Nella suggestiva cornice dell'antico Palazzo delle Esposizioni in piazza Febei, la manifestazione, organizzata in collaborazione dai D.L.F. di Orvieto e Roma, ha ottenuto un lusinghiero successo con grande concorso di pubblico e di amatori che hanno vivamente apprezzato il non comune livello artistico dei « pezzi » esposti. Dopo il pranzo sociale, gli invitati si sono trasferiti al Palazzo delle Esposizioni dove il Direttore Compartimentale di Roma Ing. Palladini ha consegnato i diplomi e i premi, tra i quali una artistica coppa offerta dal Sottosegretario ai Trasporti, Venturini. Articolandosi la Mostra su tre Sezioni: Arte Sacra, Arte Grafica e Pittura, i primi premi sono stati rispettivamente assegnati a Guerrino Cervelli di Roma, a Costante Gamberini di Bologna e a Mario Sarrocco di Roma. Al termine della cerimonia ha parlato il Presidente della Commissione Giudicatrice prof. Valerio Mariani, ordinario di storia dell'arte all'Università di Napoli, dicendosi lieto di constatare il serio impegno artistico degli espositori e l'eccellente livello delle opere esposte tanto più apprezzabili in quanto realizzate nel tempo libero.

● **A Valmontone**, in una caratteristica trattoria della zona è stato offerto un pranzo di commiato al Sorvegliante Lavori Luigi Marzilli, dirigente del 33° Tronco, che lascia il servizio per raggiunti limiti di età.
Vi hanno partecipato moltissimi ferrovieri ed amici in servizio ed in pensione, in una cornice di grande cordialità e festosa allegria.

● **Hanno ricevuto** la Prima Comunione e Cresima il 25 giugno Laura, Alessandra e Alberto De Lellis, figli amatissimi del collega CS P/le Pietro della stazione di Roma Trastevere. I nostri migliori auguri.

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **In un ristorante** posto nella ridente oasi di verde che fa da cornice al lago di Codana, in quel di Montiglio d'Asti, si è svolta il 18 maggio la tradizionale « Festa del Pensionato » in onore dei ferrovieri, soci del D.L.F., posti in quiescenza per raggiunti limiti di età durante gli anni 1967 e 1968. Nella stessa circostanza ha avuto luogo anche la « Festa del Collaboratore », intesa a porgere un vivo ringraziamento a tutti coloro che si dedicano volontariamente e disinteressatamente alle varie attività dopolavoristiche.
La località prescelta, sita sulle prime colline del Monferrato, possiede un interessante e grandioso « Complesso Turistico Sportivo », che come stile e come gusto ricorda il centro creato da Walt Disney.
Alla fine del pranzo sociale il Presidente del D.L.F. torinese, geometra Gabiano, ha rivolto ai convenuti parole di circostanza, soprattutto per sottolineare come lo scopo della manifestazione fosse quello di festeggiare i colleghi che per tanti anni hanno dato il loro contributo per il buon andamento dell'Azienda. Hanno anche parlato il Direttore Compartimentale, ing. Petruzzi, intervenuto con alcuni Capi Divisione, e, a nome dei pensionati, il sig. Angelo Pin.
A tutti i pensionati e collaboratori, infine, è stato fatto omaggio da parte del D.L.F. di una medaglia ricordo.

● **Nel corso della 3ª Campagna** Internazionale della Sicurezza, che ha avuto largo consenso presso tutti gli Impianti del Compartimento,

merita segnalare alcune conversazioni locali, tenute presso l'Officina Materiale Rotabile dall'Addetto alla Sicurezza, e la partecipazione nell'Officina il 12 maggio u.s., dell'ing. Giovanni Rizza della Direzione Provinciale ENPI, il quale ha tenuto un'interessante conferenza sul tema: « La prevenzione degli infortuni per manipolazione, sollevamento e trasporto dei materiali e colli pesanti ».

E' seguito un dibattito con il personale; al termine il conferenziere è stato vivamente applaudito.

● **L'11 maggio** è stato attivato presso la Stazione di Alessandria C.le l'apparato centrale elettrico a pulsanti che dirige gli scambi. L'opera la cui installazione ha implicato una spesa di circa un miliardo e sette anni di lavoro, è stata inaugurata alla presenza del Direttore Compartimentale. Il nuovo impianto, che aumenta la sicurezza ed accresce la celerità degli scambi, rientra nel quadro di ammodernamento e potenziamento dell'importante nodo ferroviario.

● **Nel Salone delle Riunioni** della sede di Via Sacchi del D.L.F. di Torino ha avuto recentemente luogo la proiezione di diapositive premiate ed ammesse alla « IX Mostra Nazionale di Fotografia Artistica per Ferrovieri »; nella stessa serata si è tenuto un recital di poesie che, sotto il titolo di « Umanità dell'uomo d'oggi », ha introdotto un folto uditorio nel mondo poetico di: Montale, Quasimodo, Ungaretti, Foti, Rachetto, Brecht, Esenin, Evtusenho, Hikmet, Hughes, Garcia Lorca, Pasternak, Prévert, Sandburg e Vazov. Relatore Piero Rachetto; lettori: Francesca Ciccolella, Nino Gosso e Anna Maria Spesso. Al termine è stato aperto un interessante dialogo con il pubblico.

● **Il Direttore Centrale** dr. Luigi De Chicchio ha volontariamente lasciato l'Azienda dopo tanti anni di lodevole attività ferroviaria, svolta soprattutto nel Compartimento piemontese; la stessa cosa dicesi per il Coadiutore Capo Antonio Solerio, del 3° Reparto Ragioneria. Ai due neopensionati vivissimi auguri di serena quiescenza.

● **Il Segretario Superiore** di 1ª cl. rag. Luigi Martinotti, Capo del 5° Reparto Ragioneria, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica; felicitazioni ed auguri.

● **Marcia nuziale:** per Franco Carchia, Operaio di 1ª cl. della 16ª Zona I.E. di Ceva, e la gentile signorina Maria Teresa Gazzera.

● **Cicogna express:** Federica del Capo Gestione Renzo Nunziata e signora Anna Cesca Lorenzato. Antonio del geom. Amedeo Paolone e signora Franca Perrotta, quest'ultima figlia del CS. Sovr. comm. Agostino Perrotta Delegato di Modane.

TRIESTE

Red.: **Sig. L. De Leonardis, T. 767**

● **Tra i ferrovieri jugoslavi** di Nova Gorica ed un gruppo di ferrovieri, soci del D.L.F. di Gorizia, è stato disputato il 19 aprile il 2° incontro amichevole di bocce e briscola.

La simpatica disputa ha visto vincente la coppia dei dopolavoristi Gismano-Nerini per la gara di bocce, mentre per la gara di briscola si è classificata prima la coppia jugoslava Zorn-Drescek.

Risultato pari quindi nel complesso.

Dopo gli incontri, svoltisi nella più schietta e sincera amicizia e nella massima cordialità, i ferrovieri jugoslavi hanno offerto una cena a tutti i partecipanti.

Il gruppo dei ferrovieri del D.L.F. di Gorizia era accompagnato dal Presidente di quel Dopolavoro, sig. Aldo Tansi, mentre gli onori di casa da parte jugoslava sono stati fatti dal Presidente del Comitato per i festeggiamenti dei ferrovieri JZ, sig. Stanislao Belez, dall'ing. Leopoldo Faganel, dal Direttore delle Officine di Nova Gorica Adolfo Sila e dall'Organizzatore delle gare, sig. Zgubin.

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età i seguenti agenti: Capo Deposito P.le Baltieri Bruno del Dep. Loc. di Trieste C.le; Csq. Dev.ri Furlanetto Antonio della Stazione di Portogruaro; Dev.re Gervasutti Secondo della Stazione di Tarcento; Dev.re Goi Giuseppe della Stazione di Gemona del Friuli; Man.le Madotto Adelchi del Dep. Loc. di Udine; Op. Q. 1ª cl. Missana Napoleone della Zona I.E. di Gorizia; A. Macch. Nadalutti Agostino del Dep. Loc. di Udine; Op. Spec. Pucci Barbaro della Zona I.E. di Gorizia; Man.re Ross Giordano della Stazione di Trieste C.M.; Op. Q. 1ª cl. Skerk Bruno del 3° Tronco Lavori di Villa Opicina.

« Voci » augura a tutti serena quiescenza.

● **Cicogna express:** Nevino al Macchinista 1ª cl. Passoni Francesco del D.L. di Udine; Alberto al Macch. 1ª cl. Prodan Alfio del D.L. di Trieste C.le; Mauro al Man.le Chiarandini Guido del D.L. di Udine; Maria Rosa al Man.le Noacco Terzo del D.L. di Udine; Roberto al Man.le Passoni Celso del D.L. di Udine; Franco al Rev. Capo Mantovan Renato della Div.ne Mov.; Fulvio al Capo Stazione Troiano Benito della Stazione di Villa Opicina; Marcello al Capo Stazione Serini Vito della Stazione di Pontebba; Giuseppe al Capo Stazione D'Armento Sebastiano della Stazione di Pontebba; Rita al Conduttore De Paoli Emilio del D.P.V. di Trieste C.le; Daniela al Conduttore Martini Sergio del D.P.V. di Trieste Cl.le; Alessia al Dev.re Danelutti Franco della Stazione di Pontebba; Alessandro al Man.le Antonio Zanelli della Stazione di Latisana; Monica al Man.le Carlevaris Italo della Stazione di Pontebba; Daniela al Man.le i.p. Laurenti Antonio della Stazione di Cervignano; Federico al C. Gest. P.le Stefani Aurelio della Stazione di Villa Opicina; Alessandro al Capo Stazione Pauri Rivio della Stazione di Prosecco; Maurizio all'Op. Arm. Braidotti Giovanni del Tr. Lav. di Cormons; Roberto all'Op. Arm. Buzzi Marco del Tr. Lav. di Tarvisio C.le; Guido all'Op. Arm. Soranzio Candido del Tr. Lav. di Monfalcone; Diana al Man.le Brondani Aldo della Zona I.E. di Udine.

Auguri da « Voci » e vivissime felicitazioni ai neonati ed ai genitori.

VENEZIA

Red.: **Dr. A. Palcani T. 2301**

● **Prevenzione infortuni.** Il cav. Lorenzo Cecchetti, Capo Stazione Sovraintendente di Padova C.le, ha vinto il 2° Concorso Nazionale per manifestanti-infortunistici, bandito nel 1968. Cordiali felicitazioni.

● **Il D.L.F. di Casarsa** ha organizzato, per mezzo del suo attivissimo Gruppo Pensionati, una riuscita festa, con la partecipazione di circa 50 ex ferrovieri della zona. Un sincero plauso al Sodalizio che, con la sua utile azione, ha sempre contribuito a tenere ben saldi i vincoli che uniscono tanti membri della nostra famiglia ferroviaria.

● **A Bassano del Grappa,** grazie alla collaborazione delle Divisioni Lavori e Trazione di Venezia, è stato possibile migliorare la sistemazione del fabbricato ad uso dormitorio del personale. Sono state sdoppiate le stanze, rendendole tutte singole e rinnovati i servizi doccе. Inoltre, nello scantinato, è stato creato un locale ad uso di refettorio, simpaticamente arredato. Il personale ha espresso la sua soddisfazione per questa iniziativa rivolta a rendere sempre più agevoli le condizioni del lavoro.

● **L'Ispettore Capo a riposo** Alberto D'Isidoro, Capitano del Genio durante la Battaglia del Piave, ha concorso, quale Segretario e Componente del Comitato di Redazione, alla pubblicazione dell'interessante volume di Alberto Genova « Noi Combattenti da Caporetto al Piave ». La pubblicazione, che contiene anche episodi narrati dalla viva voce dei protagonisti, ha un significativo valore documentario, soprattutto perché espone una acuta, completa e chiara analisi del periodo storico, ad opera dell'autore.

● **Un fraterno simposio,** svoltosi l'8 maggio, ha visto riuniti alcuni componenti del DPV di Treviso, per festeggiare l'entrata in funzione, quali Capi Personale Viaggiante, dei vincitori di concorso interno Bruno Fantuz, Vittorio Zorzi e Paolo Pilla. Presenti: il Capo Deposito Personale Viaggiante sig. Dante Cattaneo, il Primo Aggiunto sig. Gino Trevisan, il Capo Gruppo Controlleria signor Carlo Cirelli, i Controllori signori Corso e Vendramin, alcuni colleghi più anziani dei festeggiati... ed anche il Redattore Compartimentale di « Voci ».

● **I partecipanti al corso** per Allievi Aiuto Macchinisti svoltosi nel 1935 presso le Officine Grandi Riparazioni di Verona, hanno la simpatica consuetudine di organizzare annualmente una gita alla quale sono ammesse anche le rispettive Consorti. Quest'anno l'itinerario, che generalmente tocca qualcuna delle località dove prestano ancora servizio gli antichi colleghi di corso, si è concluso a Marostica, con la partecipazione di circa 50 persone. Dopo la visita al Castello ed alla suggestiva Città della « Partita a scacchi figurata », un noto ristorante del luogo ha accolto i gitanti che, nel calore della perenne amicizia, attorno ad una tavola imbandita, hanno potuto trovare ancora una volta un saggio conforto ai lunghi anni di fedele servizio ferroviario.

● **Il 7° Concorso Nazionale** di Disegno per ragazzi, indetto anche per l'anno 1969 dall'Ufficio Centrale del D.L.F., ha riscosso un pieno successo di partecipazione nell'ambito del Compartimento. Alla prova sono infatti intervenuti 189 figli di ferrovieri, così suddivisi: D.L.F. Bassano 12; Casarsa 35; Castelfranco 4; Conegliano 2; Mestre 10; Padova 74; Pordenone 15; Treviso 31; Venezia 6. La Commissione compartimentale si è messa all'opera per la selezione dei lavori, che sono stati suddivisi in otto gruppi, in relazione alla classe scolastica frequentata, ed i migliori dei quali parteciperanno alla selezione su scala nazionale.

● **3ª Campagna internazionale della sicurezza** — Nell'ambito del Compartimento di Venezia, la Campagna ha avuto il più ampio risalto. Sono state infatti effettuate 14 proiezioni, nelle località di Padova, Treviso, Mestre e Venezia, dei documentari antinfortunistici inviati dalla Direzione Generale. La partecipazione dei ferrovieri è stata ingente. Al termine di ogni seduta ha avuto luogo un ampio dibattito, sotto la guida dei Dirigenti Tecnici di vari Impianti e dell'Ispettore P.le dr. Giacomo Andreazza, della Segreteria Compartimentale.

VERONA

Red.: **Sig. F. Tomasini T. 2201**

● **L'aula della 3ª - B,** della Scuola Elementare Aurelio Nicolodi di

Trento, spalanca le sue finestre sulle prime rampe della Valsugana. E su quelle rampe arrancano ancora, sbuffando, le nostre 625 trainanti i sei treni merci straordinari giornalieri ed i due ordinari. I 26 fanciulli della 3ª - B rispondono festosi al fischio di saluto del Macchinista. Ma l'inverno è rigido a Trento, e le finestre restan chiuse; bisogna comunque rispondere al fischio di quel pover'omo che sembra ansimare all'unisono con la propria locomotiva. Nasce così un'amicizia e il Natale 1968 reca, dono fra i più graditi, al Macchinista del « merci », gli auguri affettuosi della 3ª - B, classe mista di 26 fanciulli della Scuola Elementare Aurelio Nicolodi. E con gli auguri, la richiesta di poter vedere da vicino la vaporiera che sembra pulsare per il gran cuore del suo Macchinista. Brevi accordi, ed un arrivederci a primavera: per l'esattezza, alle ore 10 del 29 maggio. E c'erano tutti, i 26 alunni, nella Stazione a Trento, alle ore 10 del giorno 29 maggio. Tutti guidati dalla loro Insegnante Signora Anna Modl e dal Maestro sig. Benvenuti. Erano a riceverli l'ing. Tosolini Capo della Divisione Trazione, il dr. Colombani della stessa Divisione, il Capo Deposito Superiore dr. Verzé, il dr. Pecorella Capo Riparto Movimento. Faceva gli onori di casa il cav. uff. rag. Chiesa, Titolare della Stazione. In sala di attesa di 1ª cl. era adeguatamente sistemato il modello in scala 1 : 20 e ben funzionante, d'una locomotiva gruppo 691, opera del compianto Macchinista Colla, del Deposito Locomotive di Bolzano: un lavoro da esperto di classe e di certosina pazienza. Alle 10,30 « in vettura! » partenza per Levico: tutti, compresi gli operatori della RAI-TV, sulla vettura Bz. 34925 trainata dalla locomotiva 625116, minuziosamente visitata dai ragazzi entusiasti. Alle 13 colazione a Levico, ospiti dell'Ente termale, ed alle 14,45 ritorno a Trento: stanchi, rauchi ma felici: un po' meno forse le... mamme le quali, dicono, non trovano un detersivo dagli enzimi tanto efficaci da cancellare l'unto pertinace della gloriosa 625.

● **Sabato 31 maggio** è improvvisamente deceduta, folgorata da male inesorabile ad appena 18 anni d'età, Maria Antonio, figlia del Capo Stazione P.le cav. Piero Trevisan, della Stazione di Rovereto. Al caro collega ed alla famiglia tutta i sensi del nostro più affettuoso cordoglio.

● **Presso il Riparto Approvvigionamenti** ha avuto luogo la cerimonia inaugurale della 3ª Campagna Internazionale Antinfortunistica. Dopo la S. Messa celebrata da Padre Giusto Micheletto dei frati di San Bernardino, il dr. Piciocchi, Capo dello stesso Riparto, ha tenuto una applaudita e dotta prolusione sull'argomento degli infortuni. Erano presenti: il dr. Nasi Vice Capo Riparto Approvvigionamenti, l'ing. Robutti V. Capo Divisione Movimento, l'ing. Trozzi e l'ing. Meggiorini, rispettivamente Capo dell'Officina Locomotive e dell'Ufficio Collaudi, il dr. Girardelli Capo della Divisione Ragioneria ed il geom. Biondi Capo del Magazzino Approvvigionamenti.

● **Il 30 aprile** per raggiunti limiti d'età, ha lasciato il servizio il Controllore Viaggiante Principale Mario Aste, del D.P.V. di Verona. Nel corso d'un festoso banchetto il nostro simpatico Mario è stato degnamente festeggiato e salutato da numerosi colleghi e superiori. Auguri di serena quiescenza.

● **In un tragico incidente** stradale in Val Pusteria, ha perduto la vita l'Operaio Specializzato IE Carlo Orsan della zona IE di Fortezza. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

● **La casa del Macchinista** di 1ª cl. Arturo Sommavilla del Deposito di Fortezza, è stata allietata dalla nascita di Michele; quella dell'A. Macchinista Gianfranco Perbellini, pure del Deposito di Fortezza, dalla nascita di Claudia, ed infine nella casa del Manovale Prima Dalbosco, sempre del Deposito di Fortezza, la cicogna ha consegnato Giuseppe. Alle tre famiglie le nostre congratulazioni.

● **Il 9 aprile** è deceduto, in Vicenza, dopo lunga malattia, l'Operaio Qualificato di 1ª cl. Luigi De Munari. Alla famiglia i sensi del nostro cordoglio.

● **Il 2 maggio è stato posto in quiescenza** l'Applicato Principale Italo Zorzetto, dell'Officina Veicoli di Vicenza. Il carissimo Italo è stato festeggiato calorosamente da tutti i colleghi e superiori dell'Impianto. Auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Dal 5 al 12 aprile**, presso la Stazione di Verona P.N. è stata aperta una mostra d'arte: sono state esposte, ed ammirate, opere di pittura, scultura, fotografia ed incisione, tutte dovute alla passione dei Soci del DLF di Verona. La Giuria, presieduta dal prof. Nurdio Trentini, e composta dai professori Aldo Tavella e Lino Brunelli ha così premiato i migliori autori: per la Sezione Pittura: 1º Premio: Giulio Fortunati per l'opera « Porto San Pancrazio », 2º Premio: Vittorio Ferrari per l'opera « Ritratto », 3º Premio: Santino Zurma per l'opera « Paesaggio ». Per la Sezione Scultura: 1º Premio: Marcello Biondani per l'opera «Formella gotica a sfondo verde », 2º premio: Enzo Grandis per l'opera «Madonna Antica». Sono state segnalate le opere di Luigi Dalla Longa (« Sacro Cuore ») e Vittorio Ferrari (« Dolore »). Per la Sezione Incisione è stato attribuito il solo 1º Premio a Luigi Pradella per l'opera « Fiori secchi ».

● **Luigi Aspiro**, Coadiutore Tecnico Capo della Divisione Lavori di Verona, ha recentemente esposto a Mantova alla Galleria « La Torre ». Caloroso il successo. Congratulazioni vivissime.

● **Gli Operai Qualificati** di 1ª cl. Angelo Battistella, Garantito, Polchini, ed Augusto Ongaro, dell'Officina Veicoli di Vicenza, sono stati recentemente collocati a riposo. I tre bravi agenti sono stati degnamente festeggiati da colleghi e superiori. Auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Presso la sede estiva** del DLF di Verona, è stato recentemente festeggiato, con un festoso simposio di commiato, l'Isp. P.le dr. cav. Andrea Esposito della locale Divisione Ragioneria. L'operosa vita ferroviaria del dr. Esposito è stata degnamente ricordata con sentita e commossa eloquenza, dal dr. Placido Girardelli Capo della Divisione Ragioneria e dal dr. Claudio Ricci, suo sostituto. Auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Dopo lunga malattia** è recentemente deceduto in Vicenza, l'Operaio Qualificato Alessandro De Marchi; alla vedova ed ai quattro figli, tutti ancora in tenera età, i sensi del nostro commosso cordoglio.

LOURDES

Visitate

LE GROTTE DI

BETHARRAM

i vostri figli vi diranno grazie...

per i vostri figli che cercano
un indispensabile ausilio negli studi della scuola d'oggi,
per voi che volete migliorare
e aprire nuove prospettive alla vostra vita,
ecco, più completa, più pratica, più moderna, la

NUOVA ENCICLOPEDIA

COMPLETA IN 6 VOLUMI GIÀ PRONTI

INTERAMENTE AGGIORNATA AL SETTEMBRE 1967

La NUOVA ENCICLOPEDIA della Editrice Italiana di Cultura intende soddisfare le molteplici esigenze dell'uomo di oggi Le sue 100.000 voci dovute a centinaia di studiosi forniscono risposte chiare, esatte, esaurienti su ogni argomento dello scibile umano. La trattazione delle voci più importanti è svolta in oltre 1.500 articoli monografici di notevole ampiezza per dar modo al lettore di approfondire le proprie conoscenze storiche, scientifiche, letterarie, filosofiche, artistiche.

6 VOLUMI FORMATO 17,5x25 cm
4.200 PAGINE
8.400 COLONNE
98.000 VOCI
4.800.000 PAROLE
3.600 ILLUSTRAZIONI NEL TESTO
100 TAVOLE A COLORI FUORI TESTO
45 GRANDI TAVOLE GEOGRAFICHE A COLORI

L'opera è approntata in una veste editoriale di classica eleganza e in un formato agile e maneggevole. E' rilegata in balacron con impressioni in oro. Ogni volume è corredato di sopracoperta di protezione. L'opera è interamente stampata in carta pregiata.

PREZZO DI CIASCUN VOLUME LIRE 9.000

L'OPERA COMPLETA LIRE 54.000

a tutti i ferrovieri e DIPENDENTI DEL ministero dei TRASPORTI

il PRIMO volume in DONO

Spett. EDITRICE ITALIANA DI CULTURA
Piazza Conca d'Oro 43, Roma

Desidero ricevere IN DONO il primo volume della vostra NUOVA ENCICLOPEDIA. Contemporaneamente vi autorizzo a spedirmi gli altri volumi. Mi impegno a pagare l'importo di L. 45.000 nel modo seguente: LIRE 5.000, in contrassegno, a ricevimento dei volumi. + 20 RATE MENSILI DA L. 2.000.

NOME .....
COGNOME .....
FIRMA .....
TESSERA F.S. ..... Compart. .....
VIA .....
CITTA' ..... PROV. .....

L'Editrice s'impegna alla sostituzione dell'Opera o al rimborso, qualora non fosse di pieno gradimento.

Filatelia

ITALIA - Da un referendum indetto da una rivista filatelica torinese per conoscere quale francobollo emesso nel 1968 fosse giudicato il « più bello », è risultato vincente fra i Paesi italiani (Italia, Vaticano, San Marino e Somalia) il 50 lire con la riproduzione della « Piazzetta San Marco » in grande formato. Sul piano mondiale è stato premiato un francobollo jugoslavo con la riproduzione di un paesaggio di A. Karinger.

Per il 24 maggio era stata annunziata la vendita di un nuovo valore complementare da L. 55 della serie ordinaria « Italia Turrita » stampato nel colore viola su carta fluorescente filigranata a tappeto di stelle. Ma il giorno stesso la vendita non ha più avuto luogo a causa dello sciopero indetto dal personale direttivo dello Stato. Pertanto il francobollo di cui si parla è stato messo in vendita il 29 maggio mentre le buste 1° giorno FDC sono state timbrate con la data 24-5 e la medesima timbratura è continuata per tre giorni consecutivi.

Il 7 giugno è stata messa in vendita una serie di due francobolli da 50 e 90 lire per celebrare il cinquantenario dell'organizzazione internazionale del lavoro 1919-1969. Tali valori sono stampati su carta fluorescente filigranata in chiaro a tappeto di stelle nel formato di mm. 31x25,5. Le tirature sono state stabilite in 16 milioni di esemplari per il primo ed in 10 milioni per il secondo.

La Direzione Centrale delle Poste e Telecomunicazioni informa che nel programma di emissioni per il 1969 se ne deve comprendere anche una per celebrare il 50° anniversario della Federazione fra le Società Filateliche Italiane che ha avuto luogo il giorno 26 e per la «Giornata del Francobollo » nella 1ª domenica di dicembre.

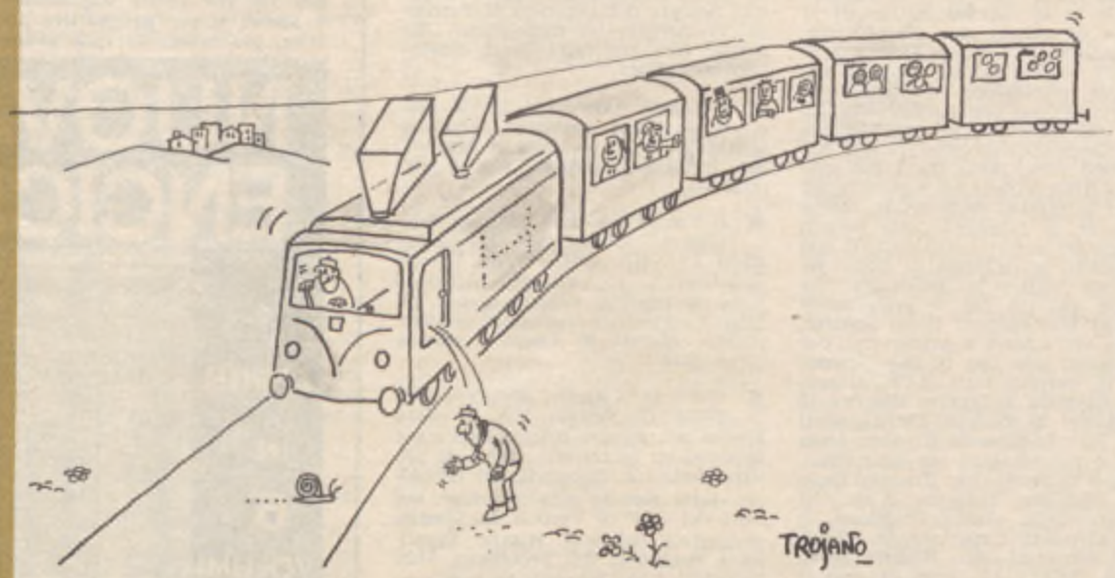
Per i tipi della Editrice Sansoni di Firenze è stato recentemente messo in vendita un utile manuale che tratta tutto quanto riguarda il collezionismo dei francobolli, dalla loro conservazione ai modi e metodi di procedere per l'impianto ed il proseguimento di una buona raccolta. Ne è autore il Giornalista Filatelico F. A. Rubini.

VATICANO - In occasione della visita del Papa in Uganda si prevede l'emissione di un'apposita serie commemorativa dell'avvenimento.

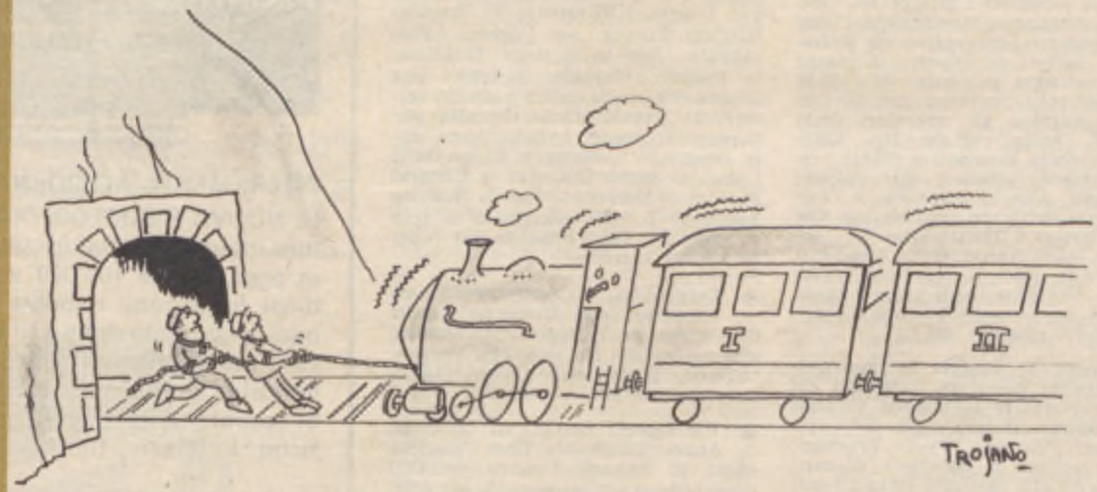
SAN MARINO - Il 25 giugno è stata messa in vendita una serie dedicata alla « Storia della Carrozza », stampata a due colori composta di sette esemplari. Ne riproduciamo il valore da 10 lire.

Dino BONCOMPAGNI

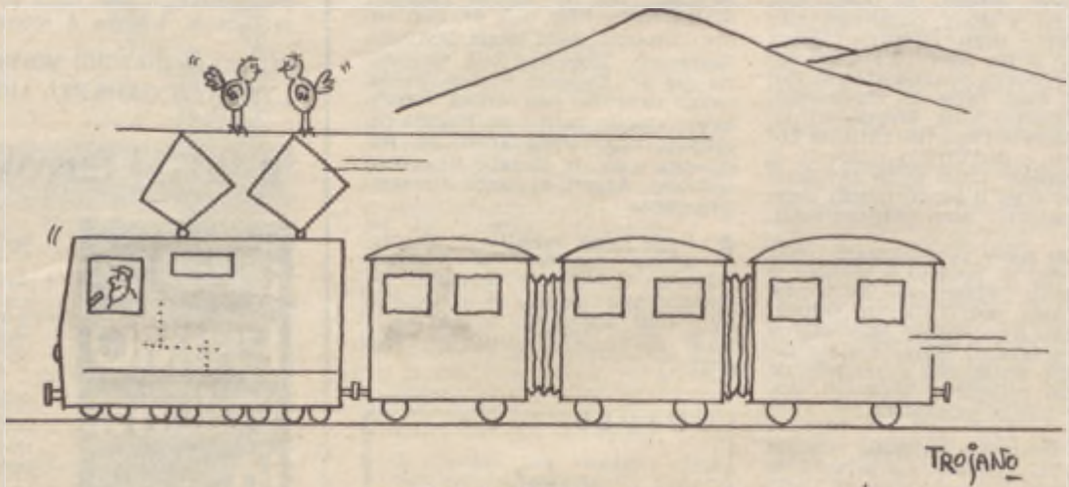
Ridiamo con



BUON CUORE DI MACCHINISTA



— Vedrai che dopo la prima volta non avrà più paura!



— A te piace il solletico sotto i piedi?

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Lucchetto (4/4 = 4)

LA VIRGEN MORENA DI SIVIGLIA

Vergine nera
che tieni lontano il nemico
ch'è sempre in assedio,
che togli la spina e risani,
stendi il tuo velo incorrotto
e proteggi dal gorgo
la nostra esistenza mortale.
Vergine pura
votata all'offerta
che in lacrime calde
riversi in dolore di madre
sul Figlio tuo Alto
splendore agli altari.
Frutto Tu stessa
del seme che è in Te,
estranea al peccato di Adamo,
angelica visione
invoco levando le mani
l'alta tua dolce bontà.

SIR GREN

Cambio di consonante (10 = 3,2,5)

SCULTORI AUDACI

Certo è dovuto a questa vile gente
quel tal basso-rilievo irriverente;
ma è cosa assai penosa in verità
che va di bocca in bocca... e passerà.

FRA RISTORO

Cambio di vocale (5)

IL PRINCIPALE MULTA LE COMMESSE

Ne ha date! Se s'applica,
fresche e spedite lui le fa viaggiare:
il tempo incalza? Ed al motivo solito
il personal si muove a tutt'andare.

IL TROVIERO

Scarto continuativo (frase 8,7)

UNA NORVEGESE IN ROMANIA

Facendo i conti,
dispor d'una « corona » può costei
e vedete con quale accanimento
tutti vogliono « lei ».

CIRIACO DEL GUASCO

Frase a scarto d'iniz. (5,7 = 4,6)

CAPORALE ISTRUTTORE

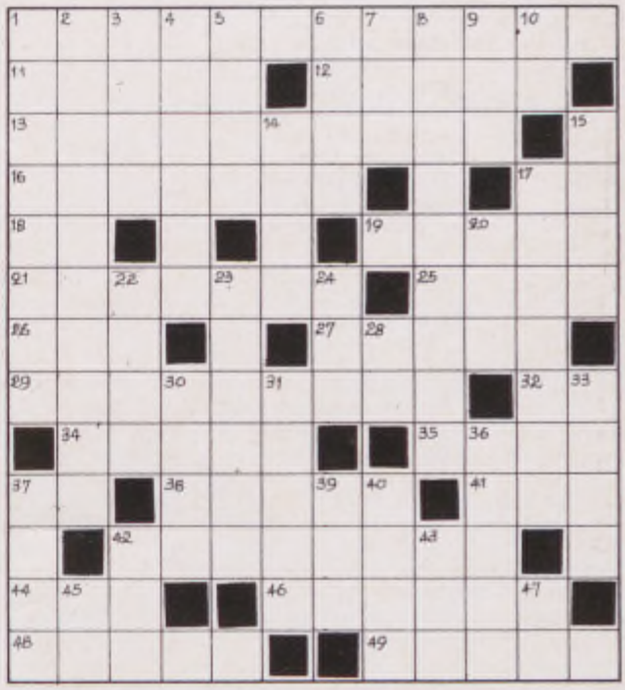
Nell'attaccar bottoni è un gran portento
quando dal Corpo è via, in Distaccamento.

PIRIPICCHIO

Cruciverba

ORIZZONTALI: 1) Cade una volta l'anno; 11) Piante tropicali; 12) Etereo, leggiero; 13) Resi nulli; 16) Tirar fuori, scovare; 17) Iniziali di Toso; 18) Cagliari in auto; 19) Destro, flessuoso; 21) Sostanza base di coloranti; 25) Alleanza, associazione; 26) Agire (tr.); 27) Piccoli Cervidi; 29) Immergere, inzuppare; 32) Ascoli Piceno; 34) Smentire, contestare; 35) Pagamenti dilazionati; 27) Una nota; 38) Infiammazione dell'orecchio; 41) Carica militare (abbrev.); 32) Imprese eccezionale; 43) Il nome della Pericoli; 45) Bibita; 47) Guarnire, abbellire; 48) Sdegnati.

VERTICALI: 1) Fanno servizio tra la Sicilia ed il Continente; 2) Si canta ai bambini; 3) Mezzi di trasporto marittimo; 4) L'Istituto per l'assistenza ai dipendenti degli enti locali; 5) Non tutte le barche ce l'hanno; 6) Aperto, raro; 7) Il mare a Londra; 8) Un militare (tr.); 9) Colpevoli; 10) Il sottoscritto; 14) Città spagnola; 15) E' senza Dio; 17) Comune lombardo; 20) Moneta giapponese (y = i); 22) Ispide; 23) Congenito, insito; 24) Plutone, fratello di Zeus; 28) Arezzo (sgl.); 30) Il nome di Strawinskij; 31) Strillo; 33) Castigo, punizione; 36) Pietra dura; 37) Rogo, pira; 39) Tre a Roma antica; 40) Nome di un tenente televisivo (y = i); 42) Quello di zucchero è a Rio; 43) Imperatori di Russia; 45) Articolo romanesco; 47) Preposizione telegrafica. *(F. MUCCIO)*



Indovinelli

IL DIARIO DI UN GARIBALDINO

A cominciar da Quarto, giornalmente,
le varie fasi ben sa rammentare;
fu una gioia per tutti veramente,
quando, alla fine, si poté... sbarcare.

IL DUCA DI MANTOVA

PSICOSI GUARITA?

Sì, sarà imbellettata — non ne dubito —
però una buona cera a volte vanta:
c'è chi dice d'averla vista ridere
là sotto i colli, presso quella pianta.

LEMINA

RAPINA

L'han tenuto ben saldo e col martello
un sol colpo gli han dato ed è crollato:
sin dell'ultima lira, qual rovello,
hanno spogliato questo fesso nato!

PENNA NERA

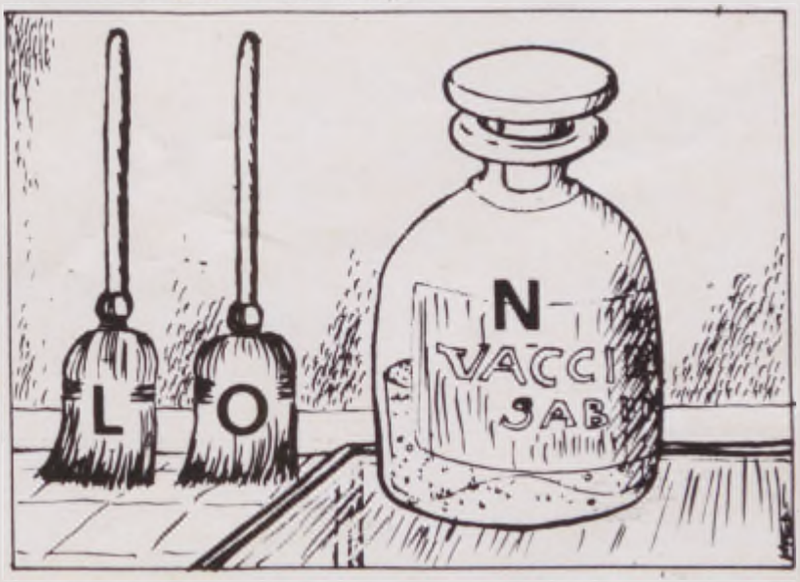
Soluzioni del numero precedente

LUCCHETTO: seRA RAte = sete. **ZEPPA SUCCES.:** fio, fico, fisco, fiasco. **CAMBIO DI CONS.:** canTonate = canNonate. **ANAGRAMMA:** datteri = tre dita. **CAMBIO D'INIZIALE:** Guercia, Quercia. **INDOVINELLI:** lo iettatore; il passaggio a livello; il papavero; **REBUS:** SA leva: TI cane = sale vaticane. **REBUS:** l'agente DA; LT orango = la gente d'alto rango.

CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Cantatore; 10) La; 11) Attivazione; 13) Regio; 14) Eva; 15) Arzillo; 18) Ia; 19) Cio; 20) Li; 21) As; 24) Ori; 27) Plasma; 29) Iolanda; 31) Lodi; 32) Odore; 33) Mi, 34) Maga; 36) Assolta; 38) Agi; 39) Agende; 40) Ic; 41) Va; 42) Oio; 43) Ero; 44) Eridano; 46) Re; 47) Pretore. **Verticali:** 1) Cataclisma; 2) At; 3) Nt; 4) Tiri; 5) Avellino; 6) Tagli; 7) Ozio; 8) Rio; 9) Eo; 10) Leva; 12) Net; 16) Ri; 17) Zoologico; 21) Al 22) Salmodiar; 23) Caimano; 25) Rada; 26) Paese; 27) Solleone; 28) Md; 30) Dragare; 35) Agire; 37) Snodo; 39) Aver; 43) Er; 35) It.

REBUS (frase: 3.4.1.7. = 5.10) di Vago

REBUS (frase: 1.1.5.1.5. = 5.8) di Vago



La Bayard al Museo di Milano

(servizio alle pagine 14-15)

I nostri ragazzi nella
colonia climatica di Ballabio

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 7-8 - LUGLIO-AGOSTO 1969

«Apollo 11»

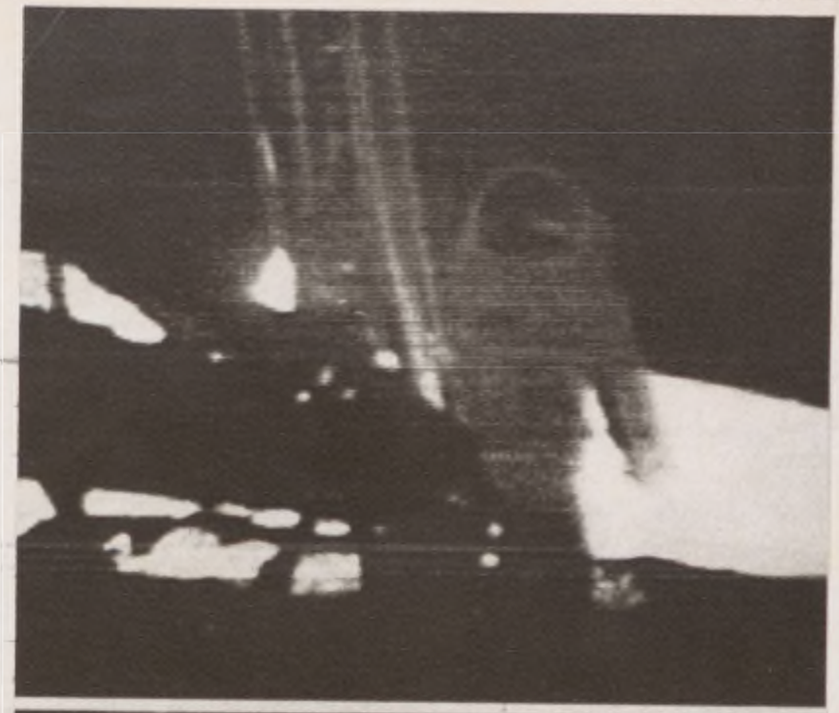
Nel padiglione riservato alle grandi scoperte ed al progresso della scienza, all'Esposizione Universale di Parigi del 1900, il posto d'onore era riservato al telefono, al cinematografo ed alla ferrovia.

C'erano macchine a vapore, enormi, sbuffanti, misteriose che affascinavano i visitatori dando loro modo di sognare infinite possibilità di viaggio. La ferrovia significava, soprattutto che il trasporto dell'uomo, i collegamenti tra Paese e Paese non erano più affidati alla diligenza ed alla forza degli animali da tiro, alle navi ed alla spinta (o capriccio) dei venti. Qualcosa di assolutamente nuovo e rivoluzionario si era messo al servizio dell'Umanità.

E' trascorso poco più di mezzo secolo da allora e il progresso tecnico si è fatto così vertiginoso che oggi, nell'anno di grazia 1969 un nuovo mezzo di trasporto ha consentito un viaggio di « andata e ritorno » terra-luna. E un'altra delle prodigiose conquiste della tecnica — la televisione — ci ha consentito di vedere, a migliaia e migliaia di chilometri di distanza le immagini dei primi cauti passi dei valorosi astronauti sul nostro — fino ad ora — misterioso satellite.

Una meravigliosa vittoria dell'uomo, di tutta l'umanità, di cui ognuno di noi si sente partecipe: e ne è stata la riprova l'ansia — e in qualche istante l'angoscia — che per giorni e giorni ci ha attanagliato per la sorte degli uomini che tentavano la grande, meravigliosa avventura.

Quanto a noi ferrovieri avevamo certo un posto di riguardo nella ideale tribuna d'onore degli spettatori del grande avvenimento: perché il « terribile mostro » che fu un po' il protagonista della Grande Esposizione degli inizi del secolo ha rappresentato nel mondo dei trasporti la prima tappa determinante di un viaggio che in meno di settanta anni ci ha portato dalla Terra alla Luna.



VOCI DELLA rotaia

ANNO XII N. 7-8 - LUGLIO-AGOSTO 1969
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 4670 Int. 31233

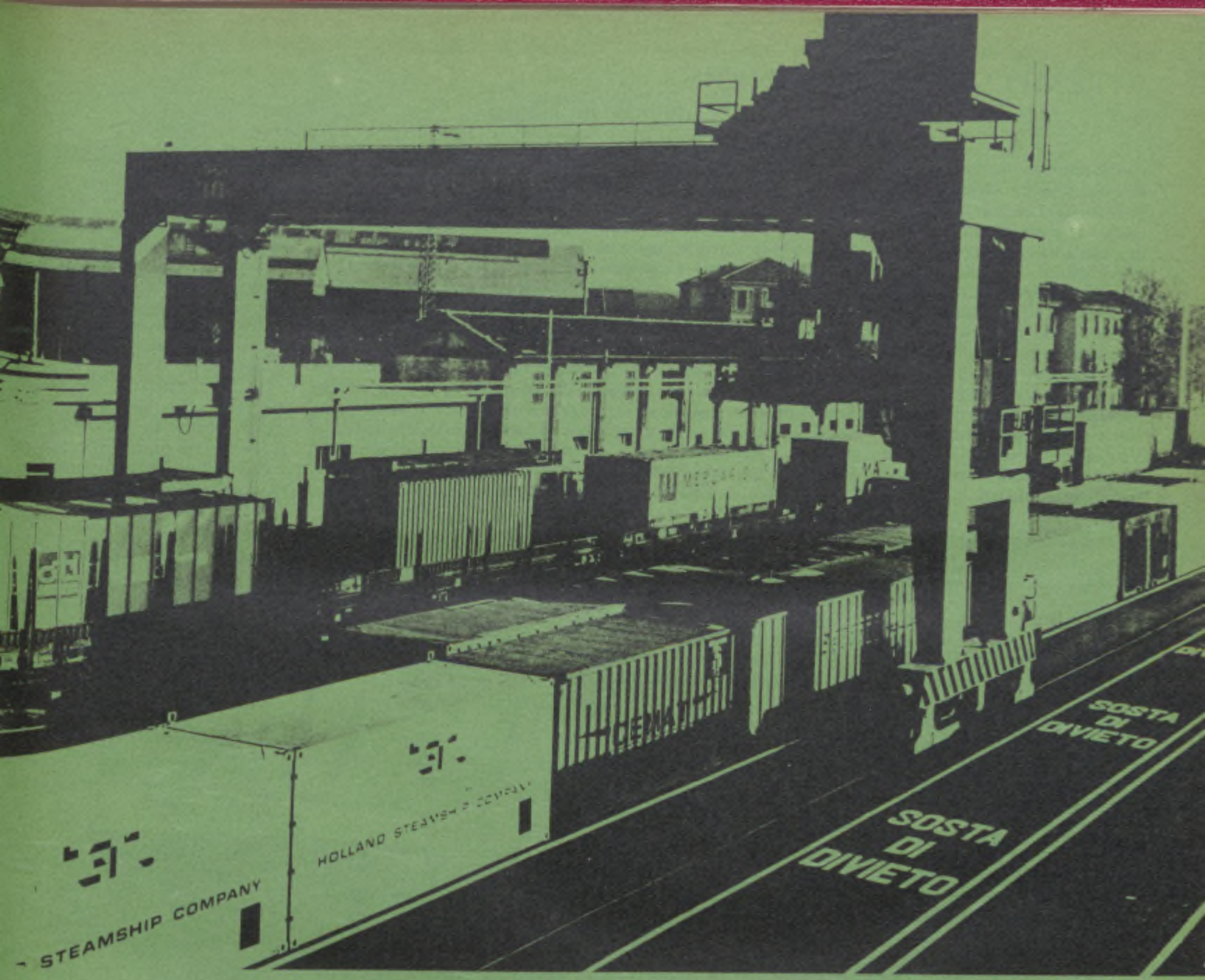
Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » Ferrovie Federali Svizzere in lingua italiana (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: I nostri ragazzi nella colonia di Ballabio.



In Europa i grandi contenitori
o "transcontainers" sono giunti per la prima volta nel maggio del 1966
da un mercantile della SEA LAND,
approdato a Rotterdam.
Da allora le ferrovie europee
hanno affrontato sistematicamente,
nell'ambito dell'U.I.C.
tutti i problemi connessi a questo
rivoluzionario sistema di trasporto.

TEMPO DI CONTAINERS

Nel IX secolo a.C. i Cinesi applicavano già il principio delle « unità di carico » al trasporto di prodotti alimentari: pesci, the e riso, ed un sistema pressoché analogo lo troviamo nell'antico Egitto. L'Europa « scopre » il container all'inizio del XIX secolo; il merito è soprattutto della Gran Bretagna che deve risolvere in modo più conveniente i suoi traffici con le Colonie. Nella prima e nella seconda guerra mondiale il container e la paletta di carico assumono importanza notevole nel trasporto di materiale bellico e logistico specialmente negli Stati Uniti. Tra questi due periodi si tiene la Conferenza di Roma (1928) nel corso della quale le Ferrovie Europee decidono di creare servizi « da porta a porta » utilizzando contenitori.

E' però solo a partire dal 1954 che i trasportatori americani, stradali e marittimi, seguendo l'esempio dell'Europa e utilizzando i concetti europei sviluppano il container.

Come abbiamo visto questa unità di carico era stata largamente utilizzata durante la guerra, ma per varie ragioni era ri-

masta contenuta in volume medio. Ciò che fa scattare, negli Stati Uniti, l'insieme delle operazioni che vanno sotto il nome di « containerizzazione » sono le possibilità ed i metodi della determinazione delle unità di carico a mezzo di calcolatori elettronici. E' da sottolineare che i grandi containers nati negli Stati Uniti non sono il risultato di un azzardo, ma derivano da ricerche operazionali che hanno tenuto conto degli scambi tradizionali tra i diversi Stati, dei mezzi di trasporto utilizzati e dei dati economici professionali.

Il 3 maggio 1966 con lo sbarco dei primi contenitori a Rotterdam da una nave della SEA LAND proveniente da New York, si può dire che nasca il grande contenitore o « transcontainer » in Europa. Da allora le Ferrovie Europee hanno affrontato tutti i problemi connessi a tale sistema, nell'ambito dell'UIC, creando un apposito gruppo di lavoro, il Pushing Group Transcontainers con finalità di studio e attività promozionale per l'inserimento adeguato e tempestivo nei traffici svolti con la nuova tecnica. Una importante innovazione introdotta da questo Centro Propulsivo, in relazione al nuovo sistema è la creazione di due nuove tariffe dirette internazionali, la tariffa europea n. 9145 e la tariffa Gran Bretagna-Svizzera-Italia n. 9373. Abbiamo parlato di innovazione in quanto contrariamente alle tariffe ferroviarie internazionali esse adottano lo stesso criterio di tassazione dei vettori stradali e marittimi, cioè tenendo conto solo della lunghezza dell'unità prescindendo dalla natura e dal peso della merce.

Sempre nell'ambito del Pushing Group Transcontainers le Ferrovie Europee, allo scopo di esplicare un'azione di acquisizione più efficace, nel quadro delle nuove prospettive che si vanno aprendo al traffico ferroviario, hanno creato nel 1967 una società internazionale ferroviaria l'« Intercontainer », alla quale partecipano quindici Amministrazioni, comprese le F.S. e la società Interfrigo che opera nel campo dei trasporti in regime di freddo. La società ha lo scopo di organizzare, sviluppare e coordinare i trasporti ferroviari internazionali dei grandi con-

La nave portacontainers delle ferrovie francesi

Una nave dalle forme e dalle prestazioni particolari è venuta ad arricchire la nutrita flottiglia della S.N.C.F. in servizio di traghetto nella Manica. Si tratta di Transcontainer I, una nave mista, capace di trasportare circa 200 container oltre ad un numero imprecisato di autocarri. La nave effettua un collegamento trisettimanale tra il porto francese di Dunkerque e quello di Harwich in Ighilterra. Nella foto sopra, la nave attraccata alla banchina del porto francese e, a destra, l'interno della nuovissima unità.

tainers e tutte le operazioni connesse. Attualmente esistono già alcuni importanti collegamenti: Anversa-Rotterdam-Milano (5 volte la settimana); Zeebrugge-Basilea-Milano; Londra-Zeebrugge-Parigi; Zeebrugge-Anversa-Rotterdam-Amsterdam; Rotterdam - Francoforte - Mannheim - Stoccarda.

Nei primi otto mesi di attività della Società (dal 1° maggio al 31 dicembre del 1968) sono stati trasportati complessivamente 9.327 containers — carichi e vuoti — per un totale di 237.065 piedi. Nello stesso periodo sono giunti e partiti da Milano 3.844 containers per un totale di 70.381 tonnellate.

Il traffico tende ad un progressivo e costante aumento. Nel primo trimestre dell'anno in corso sono stati già trasportati da e per l'Italia 3.102 containers per un totale di 52.545 tonnellate. L'Italia è interessata dal 23 per cento del traffico globale europeo svolto sotto l'egida della società Intercontainer. Le ferrovie italiane sono state severamente impegnate, fin dall'inizio, dai problemi derivanti dai traffici facenti capo ai porti del Nord Europa ai quali esse sono direttamente interessate. Tali problemi riguardano le necessarie infrastrutture la cui realizzazione ha richiesto oltre ad un notevole sforzo finanziario, trattandosi di investimenti di grande entità, anche soluzioni tecniche ed amministrative di varia natura (reperimento di nuove aree, organizzazione funzionale dei servizi, eccetera). Al riguardo la situazione attuale delle F.S. è schematicamente la seguente: a Milano Rogoredo è in funzione fin dal luglio dello scorso anno il « terminal » F.S. gestito dalla società CEMAT che è società a partecipazione ferroviaria. E' in programma un "terminal" a Castello, presso Firenze. Recentemente è stato approvato il progetto e lo stanziamento necessario per la costruzione di un terminale a Roma Ostiense che avrà caratteristiche analoghe a quello di Milano e se ne prevede l'entrata in funzione nel termine di un anno. Una funzione di rilevante importanza verrà ad assumere, per i traffici containerizzati lungo la dorsale Adriatica, il progettato terminale di Bari.

Questo è il container

Una ditta americana, deve spedire da Boston a Seregno attrezzature industriali e materiali vari del peso di parecchie tonnellate: si tratta di congegni delicati per i quali è necessaria una speciale cautela nel trasporto e nella condizionatura. La merce viene caricata in un enorme cassone, della lunghezza di 12 metri — il container — robusto, con particolari accorgimenti che ne consentono il sollevamento e l'ancoraggio.

Caricato su di un autocarro verrà trasportato al porto ove una gru lo depositerà nella capace stiva di una nave. Dopo qualche giorno di navigazione il piroscafo attraccherà a Rotterdam ove il cassone verrà prelevato e caricato su di un pianale ferroviario che, agganciato ad un treno, lo trasporterà fino a Milano Rogoredo. Una gru provvederà a depositarlo su di un automezzo che in breve lo trasporterà fino all'interno stesso dello stabilimento, a Seregno. L'esempio dimostra praticamente che la merce non ha subito manipolazioni, nonostante il trasporto sia avvenuto con i più disparati mezzi; il mittente ed il destinatario hanno provveduto, rispettivamente, al carico ed allo scarico all'interno del proprio stabilimento, con tutte le cautele e gli accorgimenti che hanno ritenuto più opportuni.

Il container è dunque un derivato, macroscopico, della « cassa mobile », un mezzo che consente di estendere il servizio « da porta a porta » anche a trasporti pesanti e voluminosi.

La tariffa, internazionale ed interna, non tiene conto del peso e della qualità della merce trasportata, ma solo della lunghezza del container. Al contrario, però, della cassa mobile è soggetto al pagamento, sia pure in misura ridotta, anche il percorso che il container effettua a vuoto, sia per andare a prendere il carico, sia per il viaggio di ritorno. E' necessario perciò che il ciclo di utilizzazione del container sia completo per evitare che la spesa del percorso a vuoto vada ad incidere su quella a carico. Questo è il motivo per cui i trasporti containerizzati sono affidati a spedizionieri o ditte in grado di soddisfare tale esigenza.

Il container, tuttavia, per le sue caratteristiche non può trovare pratica utilizzazione per trasporti a breve distanza: non avrebbe senso caricare il container su di un autocarro, trasbordarlo sul treno, eseguire dopo pochi chilometri un nuovo trasbordo, quando l'intero percorso potrebbe essere coperto dall'autocarro stesso. Si parla di « terminali » per lo scarico; è bene chiarire che la esistenza di un terminale non è condizione essenziale per la utilizzazione di un container. La ferrovia mette a disposizione il trasporto in qualunque stazione purché l'utente si impegni, ad eseguire, con mezzi propri, lo scarico.

Due containers medi possono trovar posto su di un pianale.

Alle iniziative delle F.S. debbono aggiungersi quelle autonome di privati che hanno realizzato infrastrutture specifiche, quali il terminal della società SOA a Napoli e della Roma Terminal Containers a Monterotondo (20 Km da Roma). Un terminal privato verrà realizzato nella zona industriale di Pomezia. E' recente la notizia della progettazione di un grande « autoporto » che prevede, nella parte occidentale di Milano, un terminal per containers e infrastrutture stradali e ferroviarie tali da permettere di smaltire un traffico previsto nel 1980 di 38 mila tonnellate giornaliere.

Le ferrovie si vanno così adeguando alla nuova realtà che, attraverso le più avanzate tecniche di trasporto, va riproponendo in tutto il mondo industrializzato un ritorno alla rotaia in una visione più ampia di coordinamento, di integrazione e collaborazione tra i vari modi di trasporto.

Dino MATTEI

Panoramica della linea presso Cittaducale.

IL TRENO FISCHIERA' ANCORA...

La chiusura della linea Terni-L'Aquila-Sulmona non appare attuale data la carenza di adeguate infrastrutture viarie e considerata la situazione economico sociale della zona, caratterizzata da livelli di sviluppo tra i più bassi del Paese.

« Il treno fischierà ancora »... Con questo titolo un giornale milanese ha confermato nei giorni scorsi la decisione adottata dall'Azienda di mantenere in esercizio la linea ferroviaria Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona.

La notizia che ha tratto origine da una assicurazione fornita dallo stesso Ministro Mariotti nella risposta data ad una interrogazione parlamentare, è stata accolta con soddisfazione dalle popolazioni interessate che vedono tuttora nel treno uno strumento ancora insostituibile, per il soddisfacimento delle loro più vitali esigenze.

In effetti, la chiusura all'esercizio della linea non appare oggi realizzabile data l'attuale carenza di adeguate infrastrutture viarie e considerata la situazione economico-sociale della zona, caratterizzata da livelli di sviluppo tra i più bassi del Paese ed esclusa, per giunta, da qualsiasi programma di interventi straordinari da parte dello Stato.

I trentadue treni viaggiatori che percorrono quotidianamente, in tutto o in parte i 164 chilometri che separano il centro industriale umbro dalla cittadina abruzzese che diede i natali ad Ovidio costituiscono ancor oggi, non diversamente da quando, tra il 1875 e il 1883, la linea venne aperta al traffico, il solo valido collegamento per questo comprensorio neppure sfiorato dalla ventata di progresso che ha scosso, in modo disarmonico, nell'ultimo ventennio il resto del Paese.

E' appunto tenendo presente questa situazione e tali esigenze che le Ferrovie dello Stato hanno rinviato qualsiasi decisione circa la chiusura all'esercizio della linea che si sarebbe altrimenti imposto, sulla base di criteri prettamente economici, nel quadro del previsto ridimensionamento della Rete.

« Per quanto riguarda la paventata soppressione della linea, ha tenuto a precisare il Ministro, gli studi preliminari condotti dall'Azienda ferroviaria hanno fatto ritenere inopportuna qualsiasi trasformazione dei servizi sulla linea, sulla quale verranno pertanto mantenuti gli attuali collegamenti ».

E' stata al contrario disposta un'indagine sul numero e sulle caratteristiche del traffico viaggiatori, costituito prevalentemente da pendolari operai e studenti, e di quello merci, al fine di impostare un limitato piano di interventi diretto a migliorare le condizioni di viaggio e ad adeguare il servizio alle esigenze che presumibilmente potrebbero verificarsi in prospettiva, allorché sarà divenuto operante il piano nazionale per la programmazione economica.

In tale quadro sono stati recentemente potenziati alcuni collegamenti nei tratti caratterizzati da maggiori indici di frequentazione e altri provvedimenti potranno essere adottati gradualmente, in armonia con le risultanze dei sondaggi che l'Azienda sistematicamente conduce nell'intento di andare incontro nel modo migliore alle aspettative del pubblico.

Si tratta di decisioni e di iniziative che lasciano almeno impregiudicate le possibilità di rilancio auspicate dalle popolazioni locali. Una decisione quella del mantenimento in esercizio della linea, che, comportando per l'Azienda un onere annuo di oltre 1.900 milioni, ribadisce la tradizionale vocazione sociale del mezzo ferroviario.

Circa 2.400 milioni di spese di gestione annue e poco più di 450 milioni di introiti, 4.000 viaggiatori al giorno nei due sensi e 13.000 carri di merci spediti o scaricati in un anno non potrebbero altrimenti giustificare questo sacrificio che è auspicabile non debba rimanere isolato, non potendo oltre tutto garantire da solo il soddisfacimento degli interessi della zona. Né, d'altra parte, i modesti livelli di traffico ferroviario possono ricollegarsi alla concorrenza di altri mezzi di trasporto, specie stradali, la cui carenza, esaurientemente documentata dal basso livello di sviluppo della motorizzazione nelle tre province interessate, è ulteriore sintomo di una precaria situazione e richiama l'urgenza di interventi straordinari ed immediati.

Gli autoveicoli immatricolati nelle province di Terni, Rieti e l'Aquila, raggiungono infatti appena l'1 per cento del totale na-

zionale, con 85 mila autovetture e 299 autobus. Ancor più significativo può apparire in proposito il dato relativo alla consistenza degli autocarri per il trasporto di merci che sono appena 7.700 rispetto al totale nazionale di oltre 711 mila unità. Non migliore appare la situazione delle infrastrutture stradali, che, specie per la provincia di Rieti, appaiono decisamente inadeguate di fronte ad una qualsiasi prospettiva di ripresa.

Una economia, come si può dedurre dai dati riferiti, decisamente depressa per la quale il treno rappresenta ancora non solo elemento di fascino, in un paesaggio certamente non privo di risorse ed interessi turistici — basti pensare alle cascate delle Marmore, al lago di Piediluco, al Terminillo, ai laghetti di Antrodoco e Canetra e ai centri storici dell'alta Sabina — ma la speranza di una rinascita che non dovrà tardare se si vorranno colmare gli squilibri che tuttora caratterizzano la vita di vaste plaghe del nostro Paese.

A. C.

Banalizzare: che significa?

E' un vocabolo nuovo, una parola finora poco usata al difuori della ristretta cerchia dei tecnici e che dovrebbe, però, entrare nell'uso corrente. Il termine sta ad indicare il complesso di attrezzature che consente la circolazione dei treni, contemporaneamente e nella stessa direzione su entrambi i binari. La banalizzazione delle linee ad intenso traffico ed in particolare su quelle afferenti a grandi centri favorirà l'afflusso e l'esodo dei « pendolari » nelle ore di punta.

Ma da che cosa deriva il vocabolo? Ce lo spiega Luigi Pizzinelli sulla « Domenica del Corriere »: il « ban » — antico francese — designava l'ordine, la disposizione del feudatario e « banalité » l'uso obbligato di una cosa dietro pagamento di un canone al signore. Da ciò il neologismo banalizzazione che ha assorbito il senso di interdizione contenuto nel « ban ». E in effetti in campo ferroviario vi è una interdizione ed è la sospensione del traffico su di una linea nella direzione regolamentare per effettuarlo nell'altra.

LA BOMBA SUL METRÒ

L'ordigno esploso sul treno 3112 addetto al servizio metropolitano di Napoli non ha provocato vittime grazie al tempestivo e coraggioso intervento del Conduttore Vincenzo Rocco.

Il controllore Vincenzo Rocco mostra i danni prodotti dal rudimentale ordigno.

« Evitata una strage a Napoli per il fiuto di un ferroviere »: questo uno dei titoli con cui la stampa nazionale ha dato la notizia dell'esplosione di una rudimentale bomba, il due luglio scorso, sul treno 3112 addetto al servizio metropolitano a Napoli. Come è noto, l'esplosione — provocata da un ignoto dinamitardo — ha causato notevoli danni al materiale ma nessuno alle persone. Tuttavia, l'incidente avrebbe potuto essere fatale quanto meno ai viaggiatori che in quel momento si fossero trovati sulla carrozza. E non è certo dovuto al caso se tutto è andato diversamente, ma alla prontezza di spirito e al coraggio del giovane conduttore Vincenzo Rocco, che è riuscito a far allontanare in tempo i tre passeggeri.

Dopo aver letto i resoconti frettolosi e talvolta imprecisi della cronaca, abbiamo voluto sentire dalla viva voce del protagonista come sono andate le cose in quel drammatico frangente.

Vincenzo Rocco, 32 anni, ammogliato, ci parla con vivacità e precisione; la sua voce tradisce evidentemente la soddisfazione di poter ora discorrere di un avvenimento sul quale, forse, per qualche attimo, ha creduto che non avrebbe potuto raccontare nulla.

Ma lasciamo a lui la parola:

« Come avrà saputo dalla stampa, mi trovavo sul 3112 che fa servizio da via Gianturco a Villa Literno. Poco dopo la stazione di Cavalleggeri, nell'attraversare il corridoio di una carrozza per il normale controllo, notai del fumo che usciva da sotto un sedile. Senza sospettare minimamente di che si trattasse, raccolsi l'involucro fumante. Vidi la miccia e mi resi conto della situazione. In quel momento non provai paura: la paura sarebbe venuta dopo, alla fine. La mia prima preoccupazione fu di far subito allontanare i viaggiatori presenti nella vettura. Poi cercai di spegnere la miccia calpestandola. Tentai anche di strapparla, di distaccarla dalla bomba, ma sempre inutilmente. Si trattava di un ordigno rudimentale, confezionato a mano. Era avvolto in uno di quei sacchetti di plastica che si usano adesso per le immondizie. Dentro c'era un barattolo in cui la miccia era tenacemente impastata assieme all'esplosivo. Come ebbe poi a dirmi un maresciallo dei carabinieri, il tipo di miccia lì innestato non si spegne neanche se immersa nell'acqua. Intanto però i secondi passavano: e la miccia continuava a bruciare... nelle mie mani. Pensai anche di gettare l'ordigno fuori dal finestrino, ma si era in una parte della città intensamente popolata e la bomba avrebbe potuto causare danni anche molto maggiori. Arrivò in quel momento un mio collega, che, compresa la situazione, mi gridò di lasciare tutto e di scappare. Intanto la miccia fece una fiammata più violenta. Capii che avevo ormai pochi secondi, per cui mi affrettai a sistemare la bomba in una posizione in cui ritenni che avrebbe causato il minor danno possibile e mi precipitai fuori da quella carrozza. Qualche attimo dopo, la violenta esplosione. Forse solo allora mi sono reso veramente conto del *reale* pericolo che avevo corso.

« Le altre notizie le avrà certamente apprese dalla stampa: nonostante i danni — un sedile sfondato, il pavimento bucato e la fiancata danneggiata — abbiamo potuto proseguire fino a Pozzuoli dove c'è un binario morto. Qui le prime indagini, i giornalisti, le fotografie, eccetera: ma la cosa per me più importante era che tutti potevamo in buona salute raccontare l'accaduto ».

Gadel

Attualita'

Pesce fresco dalla Sardegna

Un certo quantitativo di carri Hgp, carri refrigeranti per il trasporto del pesce fresco, verranno assegnati al Compartimento di Cagliari per la utilizzazione presso la stazione di Sassari. Si tratta di un intervento delle ferrovie a favore della industria peschereccia sarda che, in questi ultimi tempi, si era venuta a trovare in serie difficoltà per la impossibilità di inviare in continente i quantitativi di pesce eccedenti sul mercato dell'Isola e che le industrie conserviere non potevano assorbire.

E' da precisare che il trasporto delle merci a carro completo da e per la Sardegna avviene secondo un ciclo che non prevede il trasporto sulle navi traghetto di carri vuoti. Praticamente esiste una rotazione continua che consente lo sfruttamento completo delle capacità di carico delle nostre navi. In questo quadro era impossibile consentire il trasporto, verso la Sardegna, di carri refrigeranti vuoti senza che derivasse una maggiorazione dei costi nel successivo viaggio di ritorno.

La deroga di recente autorizzata è stata determinata dalla necessità di non ignorare le esigenze dell'industria peschereccia sarda che in questi ultimi tempi aveva compiuto sforzi notevoli per adeguarsi alle nuove tecniche.

Biblioteca a Milano Centrale

Sono ventiseimila volumi, allineati negli scaffali di un vasto locale modernamente attrezzato e dotato di aria condizionata. E' la prima, grande biblioteca realizzata in una stazione ferroviaria ed alla quale può accedere anche il pubblico, in particolare viaggiatori che potranno così occupare utilmente il tempo in attesa della partenza.

Inaugurata a Milano Centrale il 26 giugno, è stata sistemata in un vasto locale nel sottopassaggio di servizio tra l'undicesimo ed il dodicesimo marciapiede ed è stata allestita a cura dei sindacati dei ferrovieri della CGIL, CISL e UIL. Le pubblicazioni raccolte trattano, principalmente la materia dei trasporti, ma non mancano opere di vario genere. La biblioteca sarà aperta ogni giorno dalle 10 alle 13 e dalle 17 alle 22.

Un concorso a premi

LO "STENDARDO DELLA SICUREZZA"

In occasione della 3ª Campagna Internazionale della Sicurezza si è pensato anche alla creazione di uno « stendardo », cioè di una insegna, una bandiera della sicurezza.

Come deve essere questo stendardo lo diranno però i ferrovieri, con le loro idee, i loro suggerimenti: per questo è stato bandido un concorso, le cui norme di partecipazione sono le seguenti:

a) sono ammessi a partecipare i ferrovieri in attività di servizio od in quiescenza;

b) i lavori, del formato unificato di cm. 29.7x42 possono essere in bianco e nero oppure a colori;

c) ogni concorrente può partecipare con più bozzetti;

d) i lavori devono essere inediti, le conseguenze derivanti dalla riproduzione, completa o parziale, di opere di proprietà altrui, ricadranno interamente sul concorrente;

e) nessuna indicazione dovrà comparire sul bozzetto ad eccezione di un motto, da apporre sul retro, per il successivo riconoscimento dell'autore.

Gli elaborati devono essere chiusi in busta unitamente ad altra busta di formato più piccolo non trasparente, chiusa e sigillata, contenente un foglio sul quale siano riportati i seguenti dati:

— il motto prescelto di cui al punto e);

— nome, cognome e qualifica del concorrente;

— ufficio o impianto di appartenenza per i ferrovieri in servizio o indirizzo per quelli in quiescenza.

Il plico così completo, dovrà pervenire entro le ore 24 del 30 settembre 1969 — senza indicazione alcuna relativa al mittente — al Servizio Affari Generali - F.S. — Gruppo prevenzione infortuni — Piazza della Croce Rossa n. 1 - 00100 Roma.

Agli ideatori dei due migliori stendardi verranno assegnati un premio da L. 100.000 ed uno da L. 50.000.

I lavori pervenuti, anche se non premiati, non saranno restituiti e potranno essere utilizzati dall'Azienda F.S. ai fini della propaganda antinfortunistica.

« Voci » provvederà a segnalare tempestivamente l'esito del Concorso, pubblicando i nomi dei vincitori e le foto degli stendardi ideati.

La copertina del numero speciale che « Voci della Rotaia » ha dedicato alla terza Campagna Internazionale della Sicurezza nel mese di maggio di quest'anno.

VELOCI ANCHE IN CURVA

Le troppe curve dei nostri tracciati rappresentano la classica palla al piede delle ferrovie italiane. Velocità commerciali insufficienti per le esigenze moderne. Le difficoltà di modificare i tracciati. Allo studio vetture di assetto variabile

Velocità e sicurezza. Anzi, per diritto di priorità dobbiamo dire: sicurezza e velocità, sono i pilastri fondamentali sui quali poggia — o dovrebbe poggiare — ogni servizio di trasporto. In maniera particolare, almeno per noi, il trasporto ferroviario.

La rete ferroviaria italiana, comunque la si guardi, evidenzia le grosse pecche d'origine risalenti all'ormai lontano e centenario passato quando cioè il suo tracciato, pur corrispondendo alla tecnologia dell'epoca, alla topografia, alla facilità di realizzazione teneva conto, forse più del necessario, delle sollecitazioni politiche nonché degli interessi particolari.

Non mancarono certo, fin da quel tempo, felici intuizioni sul ruolo che avrebbe assunto il nuovo mezzo: ruolo di portata storica. Accorciare le distanze « dal piede delle Alpi al Golfo di Taranto » come diceva Cavour significava travasare dall'uno all'altro polo dello « Stivale » l'idea di Unità e di Patria cara a Mazzini.

Ma intanto era nata la Napoli-Portici per gli usi privati di Ferdinando II e la Milano-Monza per i pendolari delle nascenti industrie lombarde. La rete ferroviaria dello Stato Pontificio, realizzata per gli usi interni, si guardava bene dal saldarsi con la rete toscana. Farlo avrebbe potuto accelerare gli eventi del '70.

E' mancata insomma alla rete ferroviaria italiana una visione originaria d'insieme; è mancato il regista unico e con esso il carattere della consequenzialità e dell'armonia. Inoltre la tecnica costruttiva di allora era ben lontana dai livelli di oggi. Gettare un ponte, forare una montagna era un problema, per lo meno di costo e di tempo, tale da impensierire. Più facile era seguire il corso di un fiume, inoltrarsi per una vallata, anche se ciò significava decine e decine di chilometri in più.

A complicare le cose, come al solito, ci pensarono gli intrallazzatori con il gioco degli interessi personali. Si portava la « ferrata » lontana dai boschi e dai latifondi per paura degli incendi; nei pressi di una Villa dal nome altisonante; nel bel mezzo di una cava di pozzolana o si faceva passare per un determinato punto dove qualche influente personaggio aveva in animo di impiantare, per esempio, una fornace di laterizi.

Le tante curve, le troppe curve così nate, oggi costituiscono la classica palla al piede della nostra ferrovia.

Le velocità commerciali non soddisfano le moderne esigenze e non possono essere sviluppate per quanta energia potenziale hanno in corpo i nostri mezzi, per varie ragioni, alcune peraltro facilmente superabili ma sopratutto a causa delle curve.

La soluzione più logica sarebbe allora quella di rendere il più possibile diritti e scorrevoli i tracciati correggendo gli errori commessi. Il costo per eliminare le anse, per scavalcare i fiumi, per traforare i monti, sarebbe però enorme, in qualche caso addirittura proibitivo e gli ingentissimi capitali da improntare sarebbero ammortizzabili peraltro soltanto in lunghissimi tempi. D'altra parte, sui tracciati tortuosi la velocità non può essere aumentata con i mezzi tradizionali e senza speciali accorgimenti, perché in curva la forza centrifuga — non compensata — provoca, com'è noto, scuotimenti fastidiosi e oltre certi limiti inciderebbe sulla regolarità e sulla sicurezza della marcia.

Occorreva, perciò, ricorrere a soluzioni meno costose delle rettifiche ma capaci di dare migliori possibilità in fatto di velocità: e questo obiettivo appare ora a portata di mano con l'adozione di vetture aventi casse ad assetto variabile per la compensazione della forza centrifuga.

Questo nuovo tipo di carrozza si trova già in avanzata fase di studio ed in qualche caso in fase di sperimentazione in diversi Paesi d'Europa e d'America. La nostra Azienda, i nostri tecnici, si dimostrano vivamente interessati al problema e seguono gli studi che in questo campo stanno conducendo le industrie più progredite e specializzate.

Si tratta, come abbiamo già avuto modo di dire su precedenti numeri di « Voci della Rotaia » di una particolare vettura la quale, fermo restando l'asset-

to del carrello sul piano delle rotaie, permette alla sovrastruttura della carrozza di oscillare rispetto al suo asse longitudinale di un certo angolo e di assumere così una posizione inclinata verso il centro della curva impegnata tale da contrapporsi, almeno in parte, agli effetti della forza centrifuga.

Il cuore pulsante di tale vettura risulta costituito da un complesso e sensibile meccanismo che assume dal binario l'informazione inerente all'inizio della sopraelevazione antecedente la curva da percorrere; elabora, con estrema rapidità, tale informazione in funzione della velocità istantanea del veicolo in modo da ricavarne l'angolo di assetto da fare assumere alla cassa del veicolo medesimo rispetto al carrello sul quale poggia e fornisce nel contempo al servomeccanismo che comanda l'assetto della cassa gli ordini (valore dell'angolo di assetto) necessari per la realizzazione della manovra.

Le suddette fasi operative debbono essere svolte in brevissimo tempo variabile a seconda della velocità di marcia del treno e dello sviluppo del raccordo geometrico inserito fra il tratto rettilineo e la curva del tracciato.

Se in teoria il sistema appare a punto, in pratica avviene che se la variazione nell'assetto della corsa si verifica troppo bruscamente, per non risultare tardiva, ne deriva un contraccolpo improvviso che per il viaggiatore non è certamente gradevole. Il difficile sta dunque nel combinare tempestività e giusta progressione ed è proprio in questo campo che si sta conducendo in Italia — ed anzi sono in fase molto avanzata — studi e sperimentazioni risolutivi.

I guadagni di velocità che si possono avere sulle medesime curve col materiale ad assetto variabile rispetto al materiale convenzionale delle F.S., a parità di conforto, sono dell'ordine, di massima, del 30 per cento.

Per avere un'idea più precisa del benefico apporto che deriva dal tipo di vettura descritta riportiamo la tabella teorica dei guadagni di tempo sulle seguenti tratte con gli attuali tracciati: Roma-Villa S. Giovanni Km. 673, 69'; Bologna-Bari Km. 648, 72'; Torino-Venezia Km. 418 39'; Roma-Ancona Km. 240 34'; Livorno - Firenze - Bologna Km. 403, 43'; Roma-Firenze Km. 314, 37'.

E. Zanetti

FLASH

Rail Europ Junior

così si chiama la speciale tessera formato tascabile che — dal 1° novembre prossimo — consentirà ai giovani che l'acquisteranno (spendendo non più di 600 lire) di viaggiare su alcuni dei più importanti itinerari ferroviari europei.

La validità del tesserino sarà triennale e consentirà l'acquisto di biglietti internazionali con lo sconto del 25 per cento sulle tariffe ordinarie: sia di corsa semplice che di andata e ritorno. Il numero dei biglietti sarà illimitato, ma per uso esclusivamente personale.

Francia, Svizzera, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Spagna e Portogallo hanno già dato la propria adesione all'iniziativa.

Più sollecito l'inoltro

delle merci in piccole partite grazie ai miglioramenti introdotti dalle F.S. con l'entrata in vigore dell'orario estivo.

Dopo la riforma di struttura e tariffaria attuata il 1° febbraio, in base alla quale tali categorie di merci vengono inoltrate con i bagagliai di treni viaggiatori e con treni merci celeri, è stata ora ulteriormente ampliata la gamma degli itinerari preferenziali, in modo da consentire — specie nei trasporti a media percorrenza — la consegna delle merci il giorno successivo a quello della spedizione.

Gemella potenziata

dell'ALe 601, la progettata ALe 541 potrà raggiungere 250 Km/h.

In pianura e in rettifilo sarà in grado di trainare un rimorchio fino a 240 Km/h, permettendo l'effettuazione di treni impostati a 220 Km/h. Attualmente, nelle stesse condizioni, l'ALe 601 può trainare un rimorchio fino a 180 Km/h, con effettuazione dei treni impostati a 160 Km/h.

La realizzazione del nuovo mezzo fa parte di un programma che prevede una serie di servizi viaggiatori ad alte velocità prima sulle linee Milano-Bologna-Firenze, Roma-Napoli, Milano-Genova; e, successivamente, sulla Firenze-Roma, Torino-Milano-Venezia, Roma-Genova, Venezia-Bologna-Ancona, Napoli-Reggio Calabria.

Il primo TEEM per ortofrutticoli

con un carico di 960 tonnellate di prodotti è partito dalla stazione di Cesena proseguendo senza soste fino a Chiasso dove avviene lo smistamento della merce, secondo i mercati di destinazione. E' questo il primo esperimento che è stato possibile attuare in seguito all'ampliamento dello scalo ferroviario cesenate. Questo percorso, senza soste intermedie e compiuto in appena sette ore, costituisce finora un primato nel settore del trasporto delle merci deperibili.

Supercarrozze per i TEE

Avranno un elevato livello di comfort e saranno trainabili ad oltre 200 Km/h le nuove carrozze viaggiatori che le FS intendono utilizzare per i Trans Europ Express «Mediolanum», « Lemano », « Ligure », e che attualmente sono allo studio.

Massima silenziosità durante il viaggio, temperatura ambiente costante, arredamento funzionale, maggiore comodità delle poltrone: queste, le caratteristiche delle supercarrozze che sul territorio italiano saranno trainate dalla «E 444», la celebre « Tartaruga », agganciata ai transiti di frontiera nel corso di brevissime soste.

10.000 carri frigo

costituiscono il parco « veicoli del freddo » delle F.S., di cui circa 4000 di grande superficie.

Altri 700, poi, sono assegnati permanentemente alle ferrovie italiane dalla Società Interfrigo. La situazione è destinata a migliorare sensibilmente per la graduale immissione, entro il corrente anno, di 1000 carri refrigeranti di grande cubatura e, nel 1970, di altri 400 dello stesso tipo che l'Interfrigo ha già destinato ai traffici in partenza dall'Italia.

E poiché gli accordi in vigore con la predetta Società prevedono anche « sussidi a viaggio » durante i periodi di maggiore necessità, si può affermare che la consistenza del materiale rotabile destinato ai trasporti in regime di freddo sta assumendo dimensioni tali da fronteggiare sempre più soddisfacentemente la « domanda » degli utenti.

TRE SVII TRE

Dalle 16,30 di un venerdì alle 22,35 della domenica successiva si verificò per tre volte lo stesso incidente su un tratto di binario lungo 400 m., sottoposto a lavori di risanamento manuale della massicciata. Perché nessuno pensò di mantenere sul posto una vigilanza continua per evitare, dopo il primo, gli svii successivi?

Sul capo del nostro personale di linea c'è una spada di Damocle: una spada che simboleggia i rischi connessi con l'esercizio ferroviario allorché si eseguono lavori all'armamento che comportino la diminuzione della normale efficienza del binario rimasto in esercizio. E allora per far sì che la spada non cada mai si impone la più scrupolosa osservanza delle disposizioni di carattere tecnico riguardanti specificatamente la natura delle lavorazioni e l'attuazione delle norme regolamentari previste per la salvaguardia, in qualunque momento, della regolarità e della sicurezza della circolazione.

E non basta! E' indispensabile che chi è preposto ad un cantiere esplichi le sue mansioni con costante avvedutezza e senso di responsabilità evitando valutazioni superficiali o tolleranze sconsiderate che sono quasi sempre la causa prima della rottura del famoso... crine che trattiene la spada con le conseguenze che purtroppo tutti conosciamo: perdita di vite umane, distruzione della serenità di intere famiglie, danni più o meno gravi all'Azienda e discredito presso l'opinione pubblica.

Il caso qui di seguito riferito, pur non rivestendo le caratteristiche di vistosità per le particolari circostaze in cui si è maturato, può servire ad illustrare con evidenza quanto siano necessari nella esecuzione dei lavori l'impegno e l'interessamento costante non disgiunti da una certa dose di intuizione per la prevenzione degli incidenti.

Su una linea a semplice binario erano in corso i lavori di manutenzione sistematica dell'armamento che comprendevano il risanamento della massicciata con mezzi manuali su un tratto di binario della lunghezza di circa 400 metri sviluppantesi in curva di raggio di m. 290 in gran parte in galleria e in pendenza del 10 per mille in discesa rispetto al senso di marcia dei treni dispari; il tratto era soggetto a rallentamento di 10 Km. ora.

Alle ore 16,30 di un venerdì (ma la superstizione non c'entra) poco prima del termine della giornata lavorativa, un carro cisterna in composizione ad un treno dispari, nel transitare sul binario in questione sviava all'esterno della curva prima con l'asse anteriore e dopo pochi metri anche con quello posteriore trascinando successivamente nel fuorviamento i due carri contigui.

Con l'intervento del carro attrezzi, il personale della linea provvide a rimettere in rotaia i veicoli e dopo aver corretto i dissesti provocati al binario, venne dato il nulla osta per la ripresa della circolazione.

La situazione delle lavorazioni al binario era la seguente: a valle del punto dello svio era stato eseguito il risanamento della massicciata per circa 150 metri e le traverse poggiavano sul pietrisco recuperato dalla vagliatura; a monte erano stati eseguiti gli scavi per singole cassette distanziate 7 o 8 metri una dall'altra.

Dai controlli, indubbiamente un po' affrettati, eseguiti al binario subito dopo lo svio non emersero difetti di rilievo e la causa dell'incidente venne perciò attribuita a... fattori concomitanti; marcia irregolare del convoglio sul tratto in rallentamento, presenza di carri carichi immediatamente seguenti la cisterna sviata, notevole rigidità e scarsa adattabilità di quest'ultima a possibili irregolarità del piano di appoggio.

Tutto il personale della linea, terminate la riparazioni del binario, lasciò il cantiere: non rimase nemmeno un agente con compiti di sorveglianza.

Nella successiva giornata di sabato i lavori vennero proseguiti avanzando con gli scavi e la vagliatura della massicciata per qualche decina di metri; la rincalzatura del binario veniva effettuata con il solo pietrisco recuperato da quello già esistente perché uno sciopero parziale del personale ferroviario non aveva consentito la effettuazione del treno materiali per l'approvvigionamento del nuovo pietrisco di cava.

A questo punto è bene fermare l'attenzione sul fatto che — pur ammettendo che le condizioni del binario non fossero state tali da determinare da sole lo svio del giorno precedente — non era assolutamente prudente insistere nell'avanzamento dei lavori senza disporre della occorrente quantità di pietrisco. Tenuto inoltre conto che era ormai prossima la interruzione dei lavori per la giornata festiva, motivi di prudenza avrebbero dovuto consigliare di non lasciare il binario in condizioni precarie di stabilità o quanto meno non in grado di garantire con sufficiente margine di sicurezza il transito di treni.

I lavori vennero sospesi alle ore 12,30 del sabato e tutto il personale rientrò nella propria residenza; sul cantiere non rimase nessun agente.

Per contro, anche indipendentemente da eventuali lievi difetti della tratta (che tuttavia avrebbero potuto accentuarsi con

il transito dei treni dal pomeriggio di sabato al mattino del lunedì successivo) la situazione richiedeva di predisporre un'accurata sorveglianza e saltuari controlli strumentali per consentire un tempestivo intervento nel caso in cui si fossero manifestati improvvisi cedimenti o dissesti sensibili.

Alle 5 circa del mattino della domenica un carro vuoto in composizione ad un treno merci dispari sviava con entrambi gli assi a soli 20 metri di distanza dal punto del precedente svio. Nuovo intervento del carro attrezzi, consueta riparazione dei danni e riattivazione della circolazione alle ore 9.

Dalle costatazioni eseguite risultò in effetti la esistenza di uno sghembo del valore superiore a 7 per mille per cui la causa dello svio non poté non essere attribuita al binario. Dopo un rinnovato assodamento della massicciata, il personale lasciò la zona dei lavori poco dopo mezzogiorno.

Alle ore 22,35 dello stesso giorno avvenne il terzo svio. Un carro cisterna in composizione ad un altro treno merci dispari fuorviò a soli 6 metri dal punto del secondo incidente e il convoglio proseguì la corsa per circa 3 Km prima di arrestarsi.

La presenza di un altro sghembo del valore superiore al 6 per milla non lasciò dubbi sulle cause dell'occorso.

Venne decisa allora una ricognizione a tutto il tratto di binario in lavorazione: la piattaforma all'interno della galleria e specialmente in corrispondenza dei 22 metri entro i quali si erano succeduti i tre svii, si presentava prevalentemente rocciosa ed irregolare; la massicciata era scarsa in rapporto ai normali spessori tanto che le estremità delle traverse sfioravano in alcuni punti la roccia; il pietrisco preesistente e riutilizzato dopo la vagliatura era assai scarso; sotto la rotaia bassa il massello, non sufficientemente trattenuto, favoriva le alterazioni di livello che si accentuavano gradualmente al passaggio dei treni

In sostanza le condizioni di stabilità del tratto di binario esaltatesi nel punto critico per la deficienza del pietrisco e per la difettosa esecuzione del risanamento non potevano non determinare la formazione degli sghembi. Una situazione del genere richiedeva innanzi tutto una maggiore azione di sorveglianza e di controllo soprattutto in considerazione della sguarnitura progressiva della massicciata senza la possibilità di un adeguato apporto di nuovo pietrisco; le alterazioni che il binario subiva al transito dei treni erano da prevedersi e conseguentemente occorreva mantenere sul posto una vigilanza continua per tenere sotto osservazione il comportamento del binario; infine, dopo il primo svio, una valutazione responsabile delle condizioni generali del tratto di binario imponeva la adozione di provvedimenti di fondo per evitare la ripetizione degli incidenti. Dato per scontato che in corso di lavorazione il binario ha una minore efficienza e stabilità, le prescrizione di rallentamento imposta in tali casi ai treni, ne consente il regolare transito solo nella misura in cui è stato preventivamente valutato il margine di sicurezza.

I tre svii di... fine settimana si risolsero con danni di linea di limitata entità, ma... attenzione! non sempre ciò avviene. Ogni operazione connessa con la circolazione dei treni deve essere eseguita e diretta con senso di responsabilità, impegno e avvedutezza: quando la nostra spada di Damocle cade può provocare gravi sciagure.

G. DE FELICE

Libri per voi

Un avvincente panorama delle F.S.

A cura del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani è recentemente uscito il 2° volume dell'opera « Compendio di Tecnica Ferroviaria » (il 1°, scritto dall'Ing. Lucio Mayer, attuale Direttore del Servizio Impianti Elettrici, aveva per titolo « Impianti Ferroviari. Tecnica ed esercizio »).

L'autore del volume, intitolato « Organizzazione e Tecnica Ferroviaria » è l'Ing. Giuseppe Vicuna, Vice Presidente del CIFI, il quale ha raccolto nelle 700 pagine circa dell'opera le lezioni di Organizzazione ferroviaria da lui tenute alla Scuola Professionale per Laureati della Facoltà di Ingegneria di Roma. Pur nato con fini didattici il volume è non solo un'esauriente panoramica sulla odierna realtà delle Ferrovie Italiane, ma anche una testimonianza della fede dell'autore nel futuro di questo mezzo di trasporto che, pur con la sua antica tradizione, ha in sé, oggi, fermenti di rinnovamento e di adattamento ad un mondo in costante e sempre più rapida evoluzione. Per le sue caratteristiche di stesura, l'opera offre anche il vantaggio di poter essere consultata come un'enciclopedia in quanto i vari capitoli funzionano un po' come monografie sui vari aspetti della ferrovia e sui suoi addentellati economici, sociali, organizzativi e tecnici. Non si creda però che essa risulti perciò slegata e frammentaria. Al contrario, ed è questo un grandissimo pregio, essa guida anche consequenzialmente il lettore, dopo brevi cenni che sottolineano i progressi conseguiti e inquadrano il campo di esame, dai più semplici caratteri strutturali della ferrovia alle più moderne tecniche operative, dalla realtà di una ferrovia il cui profilo è ancora tradizionale, all'altra realtà, quella di un sistema cui il Piano Decennale e le applicazioni della cibernetica stanno dando un volto nuovo. Nel volume non mancano frequenti paralleli con i sistemi ferroviari di altri Paesi; paralleli che, fusi nel contesto logico e strutturale dell'opera, contribuiscono a dare delle ferrovie un quadro quanto più possibile ampio ed organico non solo per quanti, terminati gli studi di Ingegneria, desiderano dedicarsi ad un settore che si sta rivelando così attuale, ma anche per coloro i quali, mossi da amore per le ferrovie (chi non ha mai subito il fascino del treno?), non importa se profani, vogliono conoscere più da vicino problemi, mezzi e speranze di quello che potrebbe chiamarsi il sistema circolatorio degli stati.

R. C.

Il ferroviere subacqueo

Rodolfo Betti è un ferroviere che consuma il tempo in mare. I giorni di congedo, i riposi, i festivi li passa sott'acqua. Quando smonta dal servizio, inforca la motocicletta e fornito di pinne e di muta, di maschera e fucile, lascia la stazione di Pisa e si dirige verso il mare di Toscana, che per lui ormai non ha più segreti.

Di questi segreti egli ora ha offerto un quadro in una serie di itinerari subacquei, che sono tante memorie di esperienze vissute. Ma il libro che ne è nato (**La Toscana sott'acqua**, Nistri Lischi - Pisa, lire duemila) non è soltanto una guida per i sub. Gli itinerari infatti sono anche racconti di avventure scritti con stile facile e immediato, capaci di prendere anche chi vive in superficie o nel mare si immerge nella buona stagione soltanto fino al collo.

Meticoloso come può esserlo solo un ferroviere, abituato a dare indicazioni precise sui viaggi, Betti racconta i suoi itinerari senza tralasciare nulla: vi descrive le difficoltà, i divieti, le specie di pesce che si incontrano e quelle che bisogna andare a cercare fra gli scogli o negli anfratti delle dighe. Gli itinerari sono perfino corredati ognuno da una cartina, con la denominazione dei punti della costa e la dislocazione dei saraghi, delle cernie, dei cefali. Quando poi dalla costa ci si sposta verso le isole dell'arcipelago toscano, allora gli itinerari diventano ancora più interessanti, perché ti portano alla scoperta di un mondo favoloso che gli stessi nomi giustificano: l'isola di Gorgona, di Montecristo, del Giglio e ancora Capraia, Gianutri e l'Elba.

Questa attenzione verso il mondo in superficie, in uno come Rodolfo Betti che da vent'anni dedica la sua vita, come passione e tensione psicologica, al mondo sommerso, è certamente il maggior pregio del libro. Ecco ad esempio che mentre vi parla di fiocine e tridenti, di mormore e gronghi, il ferroviere subacqueo torna a galla e vi fa scoprire Forte dei Marmi « vezzosa come una signorina di buona società, ben curata ed istruita », poi ancora qualche chilometro ed ecco « la Versilia del piacere e dello svago organizzato ». Ma la critica a questa società che fa del divertimento un consumo è sempre bonaria. La Versilia, egli dice, è il regno dei night alla moda, delle grosse cilindrate, degli entrobordo ruggenti e dei bikini ridotti; se il subacqueo — quello che ha la passione dentro e non soltanto le attrezzature — si ferma è perduto, allora deve scendere lungo la costa fino alla foce dell'Arno ed oltre. Arriva così piano piano, passando per Livorno, Vada, Piombino, Punta Ala, all'Argentario. Poi si dirigerà verso le isole percorrendo tutti gli itinerari che Rodolfo Betti, il ferroviere subacqueo, ha costruito giorno per giorno nelle ore libere dal lavoro girovagando nelle acque del Tirreno sulle quali si affaccia la Toscana.

R. M.

Binari nel Mondo

AUSTRALIA

Trasporto di minerali metallici

Il trasporto di minerali metallici è in continuo aumento sulla nuova linea di Mt. Newman completata a tempo di record al principio dell'anno. Treni di 12.500 tonn. scaricano nel porto e ritornano alla miniera in giornata. Al porto una nave caricatrice porta il minerale a navi d'alto mare della capacità di 54.000 t.

BULGARIA

Ammodernamento della rete

Le Ferrovie bulgare stanno effettuando un vasto piano di sviluppo che prevede l'introduzione di nuovo materiale rotabile e il miglioramento dell'esercizio. Linee importanti verranno elettrificate e la dieselizzazione verrà ulteriormente incrementata mentre, per elevare la velocità, si procederà alla rettifica delle curve di molte relazioni. E' prevista la meccanizzazione dell'esercizio merci che sarà facilitata dalla paletizzazione, dalla containerizzazione e dall'introduzione di moderni carri a carrelli.

GERMANIA

In 10 anni 5 volte la popolazione del globo

Le Ferrovie Federali germaniche hanno trasportato in 10 anni circa 5 volte la popolazione del mondo. Ogni giorno la DB effettua 13 mila treni viaggiatori e 18 mila treni merci e trasportano 4 milioni di viaggiatori ed 1 milione di tonnellate di merci.

GIAPPONE

Nuovo interesse per le turbine a gas

I costruttori di materiale rotabile si interessano sempre di più alle turbine a gas. Una automotrice è stata convertita per gli esperimenti con il montaggio di un motore a turbina CT-58 di 1100 cav. che sviluppa una velocità massima di 130 km/h su linee a scartamento ridotto.

INGHILTERRA

I trasporti di Glasgow nel 1990

Lo studio sui trasporti nell'agglomerato di Glasgow, studio i cui risultati sono stati recentemente pubblicati, prevede un investimento di 76 milioni di sterline (50 milioni per le installazioni fisse, 26 per il materiale rotabile) per la realizzazione entro il 1980, di una vasta operazione di elettrificazione delle ferrovie dell'hinterland di Glasgow, terza città della Gran Bretagna. E' la prima volta che si applicherebbe così il principio della prevalenza dell'interesse generale di tutta una collettività sui problemi settoriali. Si tratterebbe infatti di rimettere in servizio ed elettrificare alcune linee ferroviarie recentemente chiuse perché deficitarie. L'elettrificazione sarà realizzata con corrente alternata a frequenza industriale, sistema applicato con successo dal 1959 su 550 km di linea suburbana tra Londra e Glasgow.

Lo studio prevede inoltre per il 1990 un aumento del 140 per cento del traffico ferroviario in confronto al 1965; per quell'epoca si pensa che le ferrovie abbiano preso su di sé molti traffici oggi svolti dagli automezzi e siano divenute il mezzo di trasporto più importante tra quelli collettivi. Lo stesso studio considera che lo effettivo del parco di automobili sarà, nello stesso periodo, aumentato di 3,5 volte, il che, da qui al 1990, significa una spesa di 388 milioni di sterline per la costruzione di nuove strade. Il traffico sarebbe ripartito nella maniera seguente: 64 per cento automobili; 20 per cento ferrovia; 16 per cento autobus.

Lo studio ha anche dimostrato che un accurato coordinamento nella costruzione di nuove strade e linee elettrificate potrà non soltanto offrire la possibilità di trasporti adeguati al traffico che si prevede per il 1990 con il minor onere per viaggiatore/km sarà molto meno alto che non attualmente, nonostante il volume degli investimenti necessari. E' certo che questi provvedimenti saranno applicati ad altre città inglesi, come Manchester, Liverpool, Birmingham Newcastle e Cardiff. Peraltro la legge sui trasporti in corso di discussione in Parlamento permetterà di realizzare, molto più agevolmente di prima, l'integrazione indispensabile allo sviluppo parallelo della rotaia e della strada.

Finora le ferrovie britanniche erano state costrette a potenziare e ammodernare la loro Azienda secondo criteri strettamente commerciali; i servizi non remunerativi erano stati soppressi e le sole elettrificazioni realizzate erano state quelle delle linee sulle quali le entrate supplementari coprivano le spese di impianto. La nuova legge prevede invece una distinzione tra i servizi che devono essere gestiti secondo principi di remuneratività e quelli che devono essere esercitati per ragioni di ordine prevalentemente sociale. L'istituzione di tali ultimi servizi e la loro gestione saranno decisi dalle autorità locali che valuteranno la consistenza di tali ragioni sociali prendendo per criterio distintivo l'interesse generale della collettività. Ciò che è fondamentale è che il deficit così imposto alle Ferrovie Britanniche verrà del tutto compensato. Nei grandi centri abitati saranno creati organismi di direzione dei trasporti viaggiatori (Passenger Transport Authorities), il cui compito principale consisterà nell'integrazione e nel coordinamento dei trasporti stradali e ferroviari.

IRAN

Accordo con la Russia

Un accordo per comunicazioni dirette tra Iran e Russia è stato firmato alla conferenza dei ferrovieri dei due paesi che si è recentemente tenuta a Teheran durante la quale sono stati discussi vari argomenti tecnici tra cui la costruzione di una stazione di frontiera.

LIBERIA

Espansione del traffico

La Liberia non ha linee ferroviarie pubbliche. Ha però linee industriali per il trasporto di minerali. Tra di esse la linea Lamco è una delle più modernamente attrezzate. Progettata dagli americani la linea va da Nimba al nuovo porto di Buchanan ed è fornita di controllo centralizzato del traffico sull'intero percorso. I tre-

Liberia. Un convoglio della Lamco nella stazione di Buchanan.

Bulgaria. Treno passeggeri trainato da una locomotiva diesel su un viadotto della linea Sofia - Mezdra.

ni trainati da locomotive diesel-elettriche e composti di 30, 90 carri (1, 2, o 3 locomotive), impiegano, per compiere il percorso, 5 ore e mezza.

NUOVA ZELANDA

Modernissima stazione di smistamento

E' prossima al completamento la nuova stazione di smistamento di Te Rapa che sostituisce la inadeguata stazione di Frankton. La stazione è completamente automatizzata ed è divisa in due sezioni a traffico unidirezionale. Le comunicazioni sono assicurate da un moderno sistema radiotelefonico. La stazione comprende anche un'officina riparazioni, un complesso sistema sotterraneo ed una piattaforma girevole di 23 metri.

ROMANIA

Produzione di locomotive

La Romania sta procedendo alla costruzione di 6 nuovi tipi di locomotive diesel e di uno elettrico. Esse sono:

Locomotiva elettrica (22,5 kV, 50 Hz) di 6850 cav.; locomotiva diesel-elettrica Sulzer di 2100 cav.; locomotiva diesel-idraulica Sulzer Voith di 1250 cav.; locomotiva diesel idraulica Maybach Voith di 700 cav.; locomotiva diesel - idraulica Maybach Voith di 350/400 cav.; locomotiva diesel idromeccanica di 250 cav.; locomotiva diesel di 45 cav. per metropolitane e miniere.

STATI UNITI

A Cleveland il sistema « Transito rapido » fra la città e l'aeroporto

Gli uomini d'affari, gli abbonati ed i turisti possono economizzare fino a 5,65 dollari e 40 minuti del loro tempo utilizzando il nuovo sistema di passaggio rapido tra Cleveland e l'aeroporto di Hopkins. Dopo 9 anni di studi e di lavori, i viaggiatori hanno ora a propria disposizione questo nuovo sistema di trasporto il cui costo è stato di 18,6 milioni di dollari. Il prezzo del percorso di 11 miglia (17,5 km), che collega il centro di Cleveland all'aerostazione, è di soli 35 cents, tariffa molto meno elevata del dollaro e 60 necessario per il trasporto in autobus dell'aeroporto, o dei 6 dollari chiesti dai conducenti di taxi per un minimo di un'ora di viaggio con medie condizioni di traffico e di due ore in periodo di punta. Per recarsi all'aeroporto i viaggiatori utilizzano treni composti da 2 a 4 vetture, ciascuna con 80 posti a sedere ed equipaggiata di vani bagagli speciali. I treni rapidi si muovono su un binario della Penn Central per raggiungere l'aeroporto dell'air terminal situato al centro della città.

Filo diretto

VECCHI ACCORDI VECCHI BINARI

(Da una lettera pubblicata sul settimanale « Gente »).

Gent.mo signor Rusconi,

pochi giorni fa viaggiando da Verona a Bologna via Nogara ho sentito da un ferroviere che l'Italia non può costruire, nella suddetta linea ferroviaria, un doppio binario, in causa di una vecchia (di molti anni fa) convenzione con l'Austria, se non erro, per cui l'Italia si era impegnata allora di lasciare tale linea a un binario unico.

Ora in tempi moderni, su una linea di importanza internazionale, (si tratta di un tronco diretto fra l'Italia centro-meridionale e la Germania) non le pare che tali convenzioni antiquate sarebbe ora di spazzarle via? D'estate, in modo speciale, ne risente il traffico anche per treni direttissimi costretti a soste appunto a causa di tale deficienza, poiché un binario unico è insufficiente al traffico specie estivo.

dott. GIOVANNI FANTI

Merano

La risposta al Direttore del settimanale.

Egregio Direttore,

sul numero dell'11 giugno di "Gente" è apparsa una lettera "Vecchi accordi, vecchi binari", a firma del dott. Giovanni Fanti. Il suo lettore parla di una supposta convenzione tra Italia e Austria in base alla quale il nostro Paese si sarebbe impegnato a non raddoppiare la linea Verona-Bologna via Nogara.

Posso invece assicurarle che tale convenzione non esiste e che anzi l'Azienda, fra gli anni 1933-1941, ha dato corso al parziale raddoppio della linea suddetta per le tratte comprese tra Bivio S. Lucia e il P.M. di Bivio Golosine (km. 6) e tra Tavernelle e Bologna (km. 10). Il completamento del raddoppio sulla rimanente tratta tra Bivio Golosine e Tavernelle (km. 98), che implicherebbe una spesa dell'ordine di 20 miliardi di lire, rientra nei programmi tecnici dell'Azienda, ma finora non ha potuto essere attuato in conseguenza di altre esigenze di carattere prioritario.

Ing. RUBEN FIENGA
Direttore Generale
delle Ferrovie dello Stato

UN GRAZIE DA NEW YORK

Caro Signore,

desidero ringraziare Lei e il Suo impiegato, Sebastiano Ambrosio, per aver trovato e restituito il mio passaporto che avevo perso a Roma Termini nell'aprile del corrente anno. Con tale restituzione, mi sono state evitate noie e spese. Inoltre aumenta in me il rispetto per la gente e la sua fondamentale onestà.

Il mio soggiorno a Roma, anche se breve, è stato molto piacevole. Roma è molto bella e i suoi abitanti gentili.

Sinceramente,

SOL LEWITS

Egregio Signor Lewits,

la lettera di apprezzamento per il C. Stazione Sebastiano Ambrosio, che Lei ha voluto inviarmi, costituisce per noi ferrovieri motivo di viva soddisfazione.

Certi atti di sollecitudine verso gli utenti fanno parte della cronaca quotidiana del nostro lavoro: ma non per questo ci giungono meno graditi i riconoscimenti come quello da Lei così gentilmente espresso.

Siamo lieti soprattutto di aver contribuito a rendere piacevole il Suo soggiorno a Roma e Le auguriamo che possa ritornare presto tra noi.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

RISOLTI QUATTRO GROSSI PROBLEMI

La settimana di 40 ore, la rivalutazione delle competenze accessorie, l'inquadramento degli assuntori e la perequazione del trattamento economico dei lavoratori degli appalti ferroviari formano un bilancio certamente cospicuo della contrattazione tra Azienda e Sindacati in questi ultimi mesi. Si tratta indubbiamente di « conquiste », come affermano le Organizzazioni sindacali, ma si tratta anche di progressi nel miglioramento delle condizioni dei lavoratori delle ferrovie maturati nel contesto generale dei provvedimenti sociali varati dal governo di centro-sinistra a favore dei lavoratori.

I provvedimenti che il Ministro Mariotti ha proposto al Parlamento per i ferrovieri sono del tutto coerenti con le altre importanti riforme adottate per il riordinamento del sistema pensionistico, per il riassetto delle carriere e degli stipendi degli statali, per lo statuto dei diritti dei lavoratori.

Nel campo sociale, dunque, l'attività del Ministero dei Trasporti, si qualifica per questi provvedimenti ai quali si è pervenuti grazie alla proficua collaborazione delle Organizzazioni sindacali sollecitata dal Ministro Mariotti fin dagli inizi del suo mandato. Nel settore ferroviario le trattative con i sindacati, che ancora proseguono per altre questioni, nel giro di sei mesi hanno portato alla soluzione di quattro grossi problemi da tempo dibattuti e per i quali una soluzione appariva agli stessi sindacati difficile.

Per la riduzione dell'orario di lavoro e per le competenze accessorie le trattative si trascinavano da più di un anno e spesso venivano interrotte da scioperi locali e da lotte generalizzate rivolte a creare le premesse per la conquista della settimana di 40 ore. Un accordo alla fine fu possibile, con l'intervento del Ministro, e si riuscì così ad operare una sintesi tra le richieste dei sindacati e le esigenze dell'Azienda ferroviaria.

Si tratta perciò di una grande vittoria che pone i ferrovieri all'avanguardia rispetto ad altre categorie che pure usufruiscono di orari inferiori a quel «tetto» delle otto ore giornaliere che, in tempi ormai lontani, segnò un grande obiettivo del movimento operaio.

La settimana corta, anche se verrà realizzata gradualmente, costituirà un importante passo avanti sul miglioramento delle condizioni di lavoro dei ferrovieri. Inseriti come sono in un ciclo produttivo continuo, il lavoro dei ferrovieri non conosce sosta e più intenso anzi diventa proprio quando le altre attività si fermano ed è festa per tutti.

Diecimila treni si muovono ogni giorno sulle nostre strade ferrate e sono 160.000 uomini, alternandosi sui posti di lavoro nelle stazioni, sulle locomotive, sui bagagliai, lungo le linee, nelle sottostazioni elettriche, ad assicurare un ritmo costante, sempre uguale, al movimento ferroviario su tutto il territorio nazionale.

Un'azienda industriale come le Ferrovie dello Stato ha, dunque, esigenze particolari che richiedono ai lavoratori prestazioni di grande impegno e capacità professionale. Un'azienda così deve camminare con lo stesso passo sulla strada del progresso tecnologico e del progresso sociale.

La riduzione dell'orario a 40 ore settimanali rappresenta il punto più qualificante dell'accordo sottoscritto con i sindacati e pone l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato in una posizione di avanguardia nel settore delle imprese pubbliche di trasporto in Europa. Per il personale di macchina addetto ai mezzi di manovra l'orario di lavoro sarà portato a 38 ore settimanali. La graduale realizzazione della settimana corta comporterà nell'arco di tre anni la assunzione di 18.000 nuovi agenti. La spesa prevista è di 45 miliardi di lire.

Per quanto riguarda la rivalutazione delle competenze accessorie, si è convenuto sulla richiesta dei sindacati perché le prestazioni dei ferrovieri, in quanto inserite in un'attività tipicamente industriale, fossero adeguatamente valutate e compensate. La maggiorazione delle competenze accessorie riguarda in modo particolare il compenso per lavoro notturno, il premio di produzione per gli operai, la indennità di reperibilità, il compenso per assenza dalla residenza ed altre indennità generali e particolari. Il relativo provvedimento, che ha richiesto un supplemento di trattative per la definizione di alcuni dettagli, è stato già inviato all'approvazione del Consiglio dei Ministri. L'adeguamento delle competenze accessorie comporterà un onere di 28 miliardi e 400 milioni di lire.

E' invece già iniziato l'iter legislativo, oltre che per il disegno di legge sulla riduzione dell'orario di lavoro, per i due provvedimenti che riguardano la sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici delle F.S. e la perequazione del trattamento economico dei lavoratori degli appalti ferroviari.

La soluzione di questi due problemi completa il quadro delle iniziative di carattere sociale svolte a favore del personale che opera nell'Azienda ferroviaria. Assuntori e lavoratori degli appalti di fatto già appartenevano alla grande famiglia dei ferrovieri: i primi lavoravano in base ad un particolare tipo di rapporto di lavoro che non diminuiva certo il loro impegno e le loro responsabilità nella complessa macchina delle ferrovie; i secondi, pur dipendendo da imprese private, nella generalità dei casi svolgono le stesse mansioni dei ferrovieri nei servizi dove operano. L'inquadramento degli assuntori e la perequazione per i lavoratori degli appalti costituisce quindi un atto di vera giustizia. Gli assuntori di stazione e gli addetti ai passaggi a livello diventeranno, con la immissione graduale nei ruoli, ferrovieri a tutti gli effetti; i lavoratori degli appalti godranno dello stesso trattamento, a parità di mansione, dei ferrovieri.

Renato MAGNANI

Noi e la Stampa

Il viaggio inaugurale del TEE « Roland », che dal mese di giugno collega Milano a Brema in dodici ore, ha dato lo spunto a parecchi dei giornalisti italiani che vi hanno partecipato per occuparsi del problema delle alte velocità ferroviarie e dei programmi in corso di attuazione o in previsione da parte delle varie Amministrazioni. Anche le FS, scrive M. Frigerio **su Il Sole/24 Ore,** stanno attuando da qualche anno un programma che consentirà di aumentare la velocità massima sulle principali linee, mediante rettifiche dei tracciati, raddoppi, estensione del blocco automatico, ripetizione in macchina dei segnali di linea, nuovi tipi di rotabili e altre complementari attrezzature atte a consentire una maggiore sicurezza della circolazione, come ad esempio il telefono terra-treno. Dopo aver ricordato che già nel 1939 le FS avevano raggiunto una velocità record di 203 km/h sul tratto Bologna-Milano con una elettromotrice del tipo ETR, senza aver tuttavia risolto il problema di una sicurezza di circolazione corrispondente, l'A. conclude affermando che gli esperimenti effettuati dal 1964 ad oggi hanno dimostrato la serietà degli studi e delle esperienze condotte dalle FS, volte a conseguire il più presto possibile la pratica attuazione di un programma che prevede, oltre a tutta una serie di provvedimenti per migliorare i servizi della Rete, di aumentare la velocità dei treni sulle linee principali e di maggior traffico.

Occupandosi invece del viaggio inaugurale di un altro rapido, l'R. 525, che ha coperto i 214 km di percorso fra Roma e Napoli in un'ora e 44 minuti, F. Rossi, su **Paese Sera,** osserva che per la prima volta nella storia delle ferrovie italiane un treno passeggeri ha toccato i 185 km orari. Alte velocità, rileva l'A., ma con tutte le garanzie di sicurezza, per cui l'utente del nuovo rapido può schiacciare tranquillamente un pisolino di un'ora e mezza in attesa di arrivare a destinazione.

Nuove locomotive e nuove carrozze viaggiatori per collegamenti sempre più confortevoli e celeri: questa la sintesi — scrive **Il Popolo** — del processo di rinnovamento del parco delle FS, che si va progressivamente adeguando alle ormai prossime alte velocità sulle linee della rete fondamentale; né d'altra parte va dimenticato che anche il parco dei veicoli merci è in movimento sia sul piano quantitativo che qualitativo: carri scoperti ad alte sponde, carri coperti, carri pianali, carri speciali e per il trasporto delle auto sono entrati a far parte del parco FS in numero davvero ragguardevole.

I progressi dell'Azienda ferroviaria sono stati illustrati anche con un film, « Vedette E. 444 », proiettato alla X edizione della Rassegna nazionale del film industriale, che ha avuto luogo a Como. Si sono occupati della manifestazione **Il Tempo, Il Sole/24 Ore** e **Il Globo,** esprimendo positivi giudizi sul film, dedicato alla locomotiva « Tartaruga », che nasce e viene descritta in parallelo con la creazione di un modello di haute couture.

Anche l'inaugurazione del Museo ferroviario, che ha avuto luogo a Milano, ha suscitato molto interesse nella stampa. **Sul Corriere d'Informazione** M. Righetti sottolinea che si tratta di un museo unico in Italia e tra i più prestigiosi del mondo, che vanta una raccolta tra le più affascinanti di vecchie locomotive e di cimeli ferroviari. Ma ancor più vasta eco ha avuto sulla stampa l'annuncio dato in quella occasione dallo stesso Direttore Generale delle FS, ing. Fienga, che un nuovo piano poliennale di potenziamento della rete ferroviaria verrà quanto prima presentato all'approvazione degli organi competenti e del Governo. Questo piano, che integrerà quello attualmente in corso di realizzazione — scrive **Il Globo** — porterà la rete ferroviaria italiana nel prossimo decennio ad un grado di perfezione tecnica tale da poter validamente competere con le reti più progredite del mondo.

Per una serie di circostanze, i problemi dei trasporti in Sicilia e la situazione delle ferrovie nell'Isola hanno formato oggetto di discussione, di studi e di proposte a vari livelli, dei quali hanno riferito a più riprese **Il Globo** e **Il Mattino,** ma dei quali si sono fatti soprattutto portavoce quotidiani locali, come **La Sicilia, Il Giornale di Sicilia, La Gazzetta del Mezzogiorno.** Dopo aver preso in esame il settore ferroviario nel suo complesso, S. Gagliardo elenca una serie di esigenze che si presenterebbero indilazionabili per assicurare ai traffici siciliani rapidità ed efficenza. Da parte sua A. Ravidà sollecita una più spinta automazione degli impianti e delle linee, pur riconoscendo che si tratta di opere la cui realizzazione richiede un impegno assai forte di capitali.

Una risposta a tutti gli interrogativi che erano stati posti e alle richieste avanzate è stata data dal Direttore Generale delle FS, ing. Fienga, il quale ha concesso un'intervista al giornale **La Sicilia.** Dopo aver riportato le dichiarazioni dell'ing. Fienga, l'intervistatore manifesta la propria soddisfazione per le notizie riguardanti il programma di potenziamento dei vari servizi, ma pone in rilievo la necessità che si faccia tutto al più presto possibile e nel migliore dei modi. E' una raccomandazione questa, conclude l'A., che viene rivolta all'Azienda FS per la parte che ad Essa compete, e agli organi politici cui spetta il compito di proporre ed approvare la relativa spesa per le opere straordinarie richieste.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

In Tanzania gli incidenti fra treni ed... elefanti sono sempre più frequenti, nel tratto di ferrovia che attraversa il Parco Nazionale di Mikumi, e ad avere la peggio non sono sempre gli elefanti! E' sorta così una disputa fra l'Amministrazione delle Ferrovie e la direzione del Parco. Quest'ultima ha chiesto che venga limitata la velocità dei convogli su quel tratto di linea. Le ferrovie ribattono che è impossibile, trattandosi di un binario unico, che si snoda per alcune centinaia di chilometri e sul quale si svolge un intenso traffico. Stando così le cose, visto che gli elefanti non danno alcun peso ai sonorissimi e prolungati fischi delle locomotive, non resterebbe altro da fare che studiare un tipo di locomotiva da adibire a quel servizio che abbia una sagoma somigliante a quella dei pachidermi: credendola un loro simile si terrebbero a maggiore distanza e le userebbero più rispetto!

M. G.

MA COS'E' UNA N

In tutta la scuola italiana — si sa — è ormai aperta la lotta al « nozionismo » e un modo di condurla è quello di offrire ai ragazzi — ogni volta che è possibile — il modo di « toccare con mano » le cose di cui si parla.

Nella Scuola Elementare « A. Celli » di Roma, ad esempio, i ragazzi stavano leggendo un libro in cui si parlava di « navi-traghetto », un certo tipo di nave su cui, nientemeno, potevano viaggiare anche i treni. « Ma che razza di nave è mai questa? » disse qualcuno e subito molti ragazzi gli fecero coro. Né, a soddisfare la loro curiosità, bastarono le spiegazioni dell'insegnante e le scarse illustrazioni di cui il libro era dotato.

« Ma si può vedere o no una nave così? », fu infine chiesto e a questo punto l'insegnante si mise al lavoro con impegno per organizzare una bella gita da Roma a Civitavecchia, dove ogni giorno attraccano le nostre navi-traghetto dirette in Sardegna.

Messi al corrente dell'iniziativa, anche noi della Redazione di « Voci » collaborammo con l'insegnante e... be', quello che è avvenuto poi sarà meglio leggerlo in qualche brano del diario che i ragazzi hanno scritto dopo la visita alle nostre navi (anche i disegni che pubblichiamo naturalmente sono opera loro). Le descrizioni possono talora essere non del tutto precise e le osservazioni piuttosto singolari, ma queste cronachette ci dicono chiaramente che per i ragazzi della scuola elementare « Celli » di Roma le navi-traghetto sono uscite dalla polvere del nozionismo e sono diventate un mezzo di trasporto vivo, reale.

Marcas

I ragazzi della Scuola Elementare « A. Celli » di Roma a bordo della N/T « Tyrsus » nel porto di Civitavecchia.

La partenza (vista da Fabio Placidi)

Alle ore 8,21 siamo subito saliti sul pullman, e delle bambine avevano portato il mangiadischi e allora lo hanno acceso con dei dischi, e lo hanno messo vicino al microfono per farlo sentire più forte.

Per strada abbiamo visto molte cose e siamo passati in via della Pisana; dopo circa due ore e mezzo siamo arrivati al porto di Civitavecchia, appena scesi abbiamo visto la nave traghetto che stava a rientrare era la Tyrsus. Appena entrata abbiamo visto la invasatura che era molto grande e abbiamo visto come entrava nell'invasatura.

L'arrivo della « Tyrsus » (visto da Bruno Morellini...)

Appena siamo arrivati a Civitavecchia siamo scesi dal pullman e siamo andati sulla rampa dove salgono e scendono le auto e abbiamo aspettato la nave traghetto che doveva scaricare i vagoni ferroviari.

Dopo un po' è arrivata la nave traghetto accompagnata da alcuni rimorchiatori.

Per entrare nell'invasatura è dovuta prima andare in avanti poi entrare nell'invasatura con la poppa, appena entrata è stata fissata al molo con dei cordoni chiamati « gomene » e queste gomene furono legate alle « bitte ».

L'invasatura è fatta a forma di vaso, dalle parti vi sono dei pali di legno e dietro a questi pali vi sono dei molloni e dietro a questi molloni vi è il molo. Così anche se la nave urta contro i pali vi sono i molloni che la respingono.

Poi si è abbassato il ponte e si è agganciato alla nave.

Abbiamo aspettato che venisse la locomotiva che rimorchia i vagoni ferroviari.

Dopo un po' è arrivata a rimorchiare la prima fila di vagoni, poi la seconda e poi la terza; erano in tutto 27 vagoni.

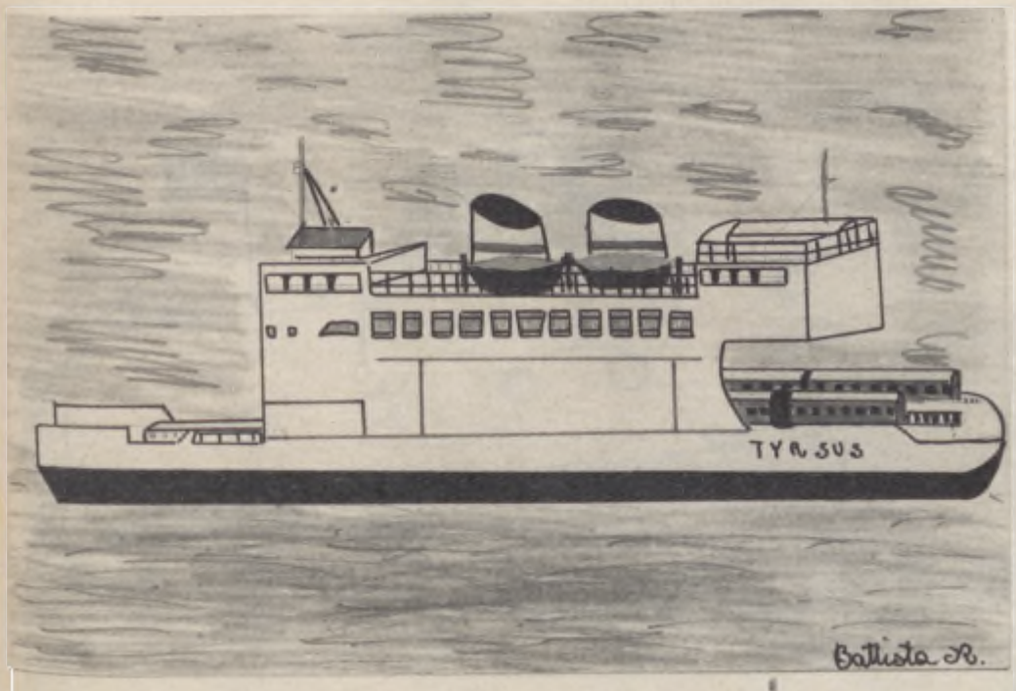
(...e da Sergio Milia)

Prima di tutto siamo saliti in una salita ripida e abbiamo visto l'arrivo della nave traghetto, poi per farla entrare dentro al porto l'hanno rimorchiata; dopo che è entrata dentro l'invasatura sbatteva da una parte all'altra, però c'erano degli ammortizzatori, « senò » la nave si romperebbe. Dopo che l'hanno attaccata noi bambini ci siamo mossi e siamo andati sotto e eravamo due metri di distanza, poi abbiamo visto come facevano a portare i treni fuori. Poi che l'hanno portati fuori siamo entrati dentro dove c'erano i treni.

Poi abbiamo visto i motori che sviluppano quattromila cavalli e degli uomini che dipingevano dei paletti.

Poi siamo usciti e siamo andati su un ponte dove uscivano delle automobili, dei camion e una rulot.

AVE TRAGHETTO?

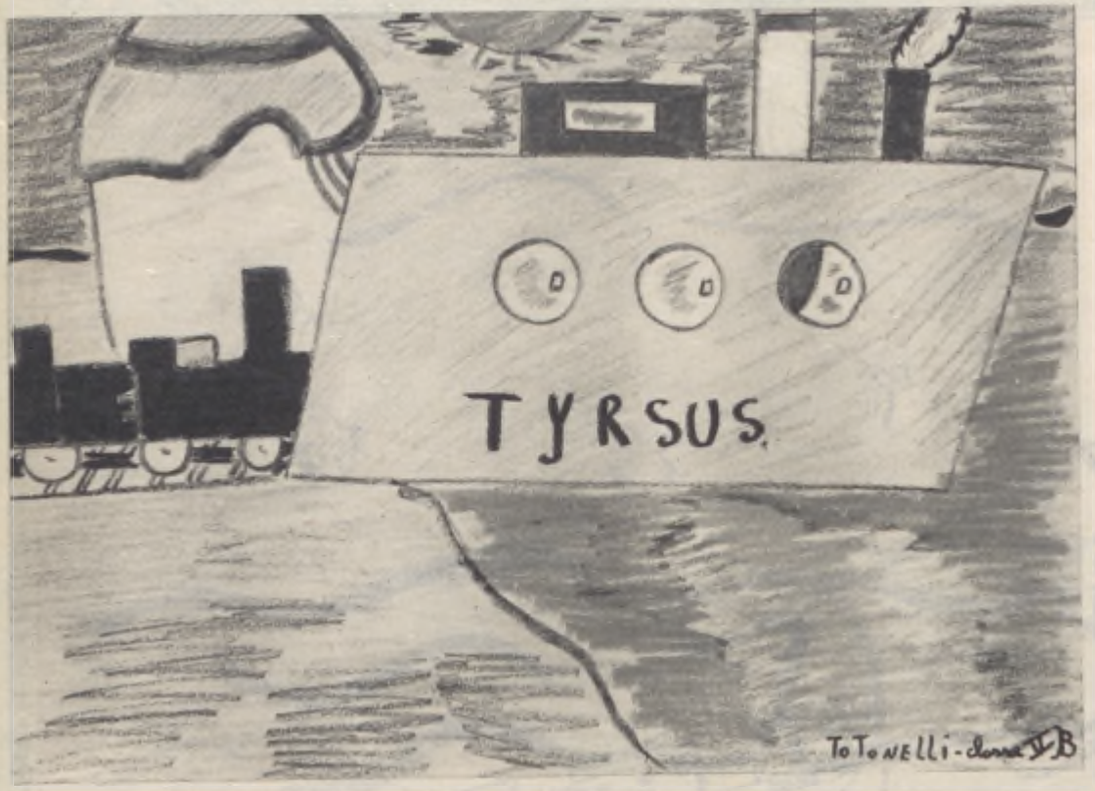


La visita della nave (vista da Mauro Persichini...)

Appena entrati il tenente Giordano, « ammiraglio » della nave, ci ha fatto vedere dove era il motore, ci ha spiegato a quanti metri di lunghezza corrispondeva un nodo, ci ha detto anche quanti metri era larga la nave che si chiamava Tyrsus, e poco dopo ci ha spiegato anche perché c'era la sabbia dentro la nave. Poi siamo scesi dalla nave per andare sulla rampa e passando su un ponte siamo andati al disopra della nave. Là abbiamo visto i marinai lavare il ponte perché era sporco, poi dovevamo visitare le cabine ma erano chiuse quindi non siamo potuti entrare ma vicino alle cabine c'era la sala da pranzo e quindi abbiamo visto la sala. Poco dopo abbiamo visto il salottino con grandi poltrone di lusso e il bar per i viaggiatori con una bella televisione e nel salone ci siamo seduti.

Dopo abbiamo visto dove si trovava la sala delle riunioni e lì il tenente Giordano ci ha detto che con quella nave traghetto da

MA COS'E' UNA NAVE TRAGHETTO?



Civitavecchia al Golfo degli Aranci vi occorrono otto ore di navigazione.

Poco dopo siamo andati sulla plancia dove si trovava un marinaio che stava scrivendo; c'erano la bussola, il radar, le bandierine multicolori che servivano a fare segnalazioni durante la navigazione, c'erano anche il timone e le altoparlanti. Dopo abbiamo visto le cucine e cinque cuochi.

Poi siamo andati a vedere le zattere che legate insieme ai remi facevano anche banchine per i viaggiatori e quando la nave affonda diventano zattere e vicino vi era un palo e attaccata a questo palo c'era la bandiera della Marina Mercantile con i quattro stemmi di Amalfi, Genova, Venezia e Pisa. (...e da Andrea Aimerito).

Appena finita la « scaricatura » è venuto un ufficiale di nome Giordano che ci ha guidati per tutta la visita. Per prima cosa abbiamo visto dove stavano i vagoni: in una stanza grandissima dove vi erano delle colonne che servivano per reggere il piano di sopra. I vagoni vengono come ancorati perché se la nave facesse dei movimenti a secondo del mare mosso i vagoni sbanderebbero; invece con questa specie di ancorazione i vagoni non si muovono neppure se il mare è mosso. Poi siamo andati al disopra della nave. Là abbiamo visto dei marinai che pulivano il pavimento.

Sulla plancia vi era il timone, la bussola, il radar, il sonar e le bandierine di segnalazione in navigazione.

Poi abbiamo visto una specie di zattera di legno con remi e con corde che serviva per salvare persone: infatti quando la nave affonda le persone si aggrappano a queste zattere e restano a galla; sono tutte di colore rosso perché si vede bene in lontananza.

Taccuino di viaggio (di Amerigo Di Claudio)

Noi abbiamo potuto visitare il traghetto grazie al Direttore delle Ferrovie dello Stato che ci ha dato il permesso.

Il tenente della nave ci ha accolti gentilmente e ci ha fatto da guida durante la visita alla nave traghetto.

Abbiamo visto come la nave entra nell'invasatura e diventa tutt'uno con la terra.

La nave viene fissata con grosse corde e attorno all'invasatura ci sono dei molloni e dei copertoni di automobili collegati con pezzi di legno che servono per ammortizzare l'urto.

Il tenente ci ha fatto entrare dentro il traghetto e ci ha mostrato la sala macchine dai finestrini.

Il treno deve essere fissato altrimenti si muoverebbe e farebbe danni, le automobili si possono caricare nella stiva insieme al treno per mezzo di due ascensori.

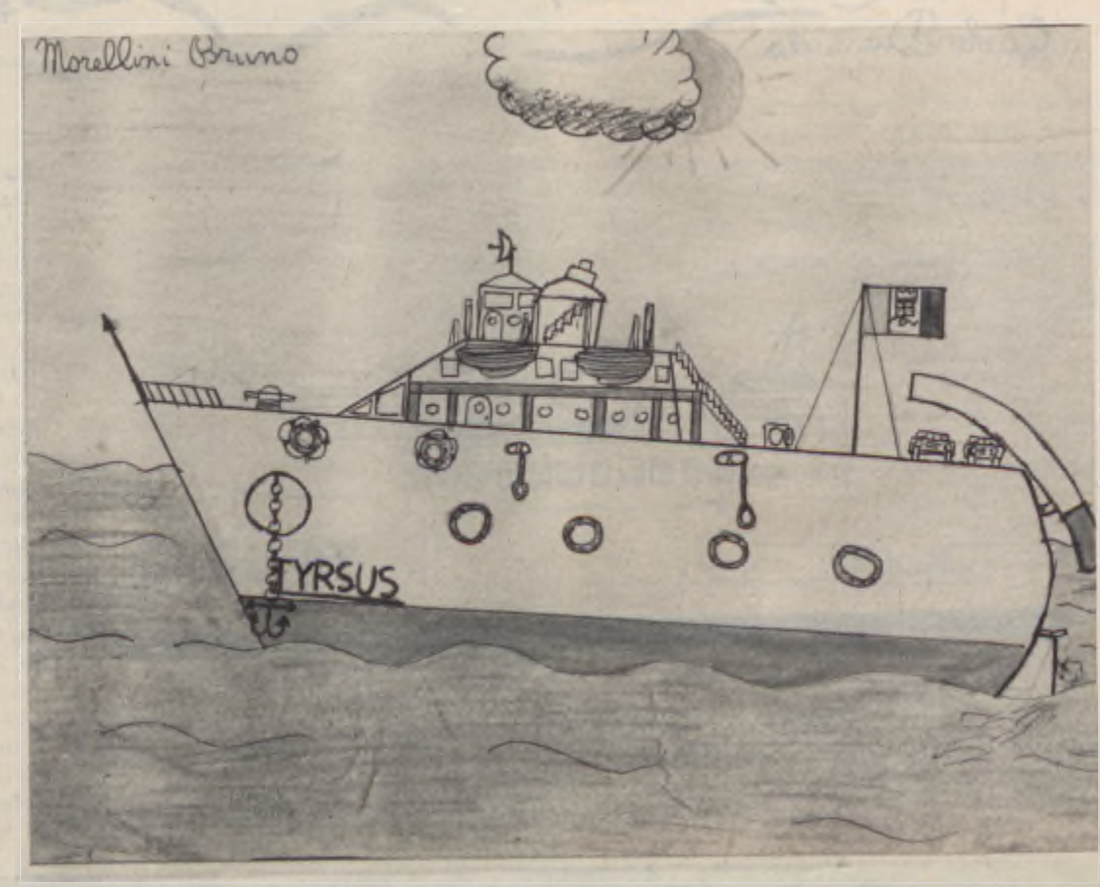
Abbiamo visto dai finestrini il ristorante della nave così quando i passeggeri hanno fame possono mangiare come a terra.

C'era il soggiorno dove la gente passa il tempo e anche il bar e la televisione.

Sulla bandiera ci sono gli stemmi delle repubbliche marinare.

Siamo andati sul ponte di comando dove sono molti strumenti di navigazione.

Per uscire dalla nave siamo passati per il ponte perché sulle scalette è pericoloso per tanta gente come noi.



Per Voi, Amici in pensione

a cura
di A. Maussier

Iniziamo questo numero con una precisazione che lo spazio non ci aveva permesso di fare la volta scorsa in merito ad una risposta data al Macch. a r. Pappalardo che chiedeva delucidazioni.

Egli scrive testualmente:

« Se un agente cessato il servizio nel 1962 aveva diritto alla riliquidazione della buonuscita e la risposta è affermativa ».

No, caro collega, noi abbiamo invece scritto:

« Il Macchinista 1° Cl. a r. Vincenzo Pappalardo chiede di conoscere se il servizio militare riscattato ai fini della buonuscita è sottoposto ad un contributo e... se un agente cessato nel 1962 ha diritto alla riliquidazione della buonuscita per effetto del riscatto... ». Alla prima domanda rispondiamo affermativamente (contributo per riscatto) alla seconda negativamente (riliquidazione buonuscita).

Il Segretario *Nicolò Bartolone* del D.L. di Catania chiede di conoscere se il servizio da carabiniere, valutato ai fini di una pensione privilegiata già accordatagli dalla Amministrazione di provenienza possa essere valutato anche a quelli del trattamento di quiescenza ferroviario che gli sarà liquidato alla cessazione del rapporto di impiego attuale.

La attuale normativa non lo consente, in base al noto principio che uno stesso servizio non può essere valutato due volte per lo stesso scopo.

L'Assuntore *Romolo Badini* vuol sapere alcune notizie sul suo servizio militare, la cui riconoscibilità in pensione è stata di recente ammessa dalla Legge 94/69.

Non è possibile dire quanta parte del servizio militare reso in colonia è soggetto all'aumento in quanto non ci dice in quale periodo sono stati resi i 5 anni 9 mesi e 28 giorni trascorsi in A.S.

Infatti, sappia l'amico Badini, che per il periodo in cui si valuta la campagna di guerra non è valutabile alcun altro aumento.

Comunque, se vuol farsi il calcolo tenga presente che il servizio reso in colonia viene aumentato di 1/2 per i primi due anni e di 1/3 per i successivi, dedotti gli anni in cui si beneficia della campagna di guerra. Grosso modo, potremo dire che in tutto il servizio reso negli anni 41, 42 e 43 non deve calcolare l'aumento, per il fatto che per tali anni gode del beneficio delle campagne di guerra. Il resto (2 anni, 9 mesi e 28 giorni) vanno aumentati della metà e di 1/3. Ripetiamo, però, si tratta di un calcolo « grosso modo » che dovrebbe essere confermato dall'esame del foglio matricolare.

Si affretti, comunque, l'amico Badini, ad inviarlo all'Ufficio Pensioni e così si toglierà ogni curiosità.

Il Capo Staz. P.le a riposo *Giuseppe Guerri* di Tarquinia chiede notizie sulla integrazione della buonuscita per riscatto di servizio non di ruolo e militare e sulla riliquidazione delle pensioni in base alla Legge 249/68.

Per quanto attiene alla prima domanda possiamo dirgli che a tali fini gli sono stati riconosciuti 37 mesi di servizio per un contributo di L. 259.034 che verranno trattenute in unica soluzione all'atto della corresponsione della differenza che avverrà quanto prima.

La sua pratica, una volta definita sotto questo profilo, verrà passata nell'altro lavoro per la riliquidazione in base alla Legge 249/68.

Il Sottocapo a r. *Angelo Pepe* chiede notizie sulla Legge 46/58.

Ci sono molte proposte e disegni di legge intesi a modificarla ma sino ad ora di concreto non c'è nulla, c'è stata solo una modifica (la Legge 264 del 28 aprile 1967) che riguarda però i matrimoni contratti prima del '58.

Per l'Op. 1° Cl. *Bernardo Fiandaca*, sulla scorta dei dati fornitici non è possibile dare una esauriente risposta. Se non andiamo errati, però, egli sarà tra breve collocato a riposo ed allora potrà sapere tutto.

Il Manovratore Capo *Renzo Antognoli*, libretto di pensione n. 431244, con 34 anni di servizio (e non 35 come da suo calcolo) ha la pensione (recentemente approvata) di annue lorde L. 573.900 dal 2-12-1967 pari a mensili nette — se non ci sono trattenute per debiti — L. 75.790 compresa l'aggiunta per la moglie. La sua pensione sarà riformata in aumento per la Legge 249/68.

L'Operaio specializzato *Mario Persi* da Trieste ci ha scritto una amara lettera nella quale, lamentandosi per il fatto che la seconda fase del conglobamento viene a cadere dopo il suo esonero, rileva che sia la sua pensione che la sua buonuscita saranno calcolate su stipendi inferiori e conclude chiedendo che non gli venga inviata la solita lettera di commiato che, nel suo caso, avrebbe « il sapore di una beffa ».

Intanto cominciamo con lo stabilire una cosa: l'art. 13 della Legge 249/68 stabilisce che le nuove misure degli stipendi avranno effetto da una data compresa entro il primo trimestre del '70 e fino ad oggi non è stata emanata un'altra legge a modifica di quanto stabilito.

Inoltre anche se ciò si verificasse, il collega non deve preoccuparsi assolutamente per la sua pensione la quale, in ogni caso, verrebbe riliquidata in base ai nuovi stipendi parametrici a decorrere dal 1° gennaio 1971.

Nulla da fare per la buonuscita e per il suo desiderio di essere trattenuto in servizio per altri « ventisei giorni », allo scopo di usufruire dei nuovi stipendi, a meno che non si trovi in qualche particolare situazione. Al riguardo il collega può dare uno sguardo al 2° e 3° comma dell'art. 165 dello Stato Giuridico. Per quanto riguarda infine la lettera di commiato la accetti ugualmente di buon grado.

Essa non rappresenta il benservito del « padrone », ma è l'espressione — anche se fredda e burocratica — di tutti i suoi 156.000 colleghi in servizio che lo salutano e, chi più, chi meno, hanno avuto anch'essi la loro piccola delusione, il loro disappunto per una mancata promozione, una presunta ingiustizia, un desiderio non accolto. L'importante è star bene in salute e godere il più a lungo possibile la pensione.

Ai colleghi *Secondo Zavatti, Raffaele Carriero, Antonio Azzi, Francesco Carrano, Donato Russo* e *Massimiliano Bertino* risponderemo la prossima volta non avendo potuto disporre della posizione personale in esame presso altri uffici.

VACANZE SERENE

Sono pochi quelli di noi che in questi giorni partono per le ferie: ma tanto per restare in questa atmosfera di evasione parliamo anche noi di vacanze. Un consiglio importante: viaggiate con il treno (naturalmente fuori servizio).

Parlano tutti di vacanze, i giornali pubblicano prospetti, resoconti e statistiche: sessantamilioni di incasso a Roma Termini, al gran completo la Riviera Adriatica, mille macchine all'ora transitano per Chiasso, trecento treni partiti da Milano Centrale, affollata la Versilia. Il bollettino metereologico viene pubblicato al posto d'onore, due o tre colonne sono dedicate alle previsioni ed una cartina illustra meglio la situazione del tempo sulla Penisola ed in Europa. Poi i giornali attaccano con i consigli: dove e come passare le vacanze, quali spiagge sono di moda quest'anno, che cosa si dovrà indossare la sera, dove e cosa si mangia... Sono tutti argomenti che tornano di attualità non appena terminano le scuole e l'estate dà le prime avvisaglie.

Per noi ferrovieri proposte e consigli sono validi tutto l'anno ché le nostre vacanze raramente coincidono con l'estate. Anzi, tanto più la gente va in vacanza tanto maggiore è il nostro impegno ed il nostro lavoro. Ma, visto che qualche cosa sulle vacanze deve essere detta, che qualche consiglio deve essere dato, tanto vale farlo in questo periodo in cui tutti parlano di ferie.

Noi siamo abituati a passare un buon numero di ore della nostra giornata con la sguardo all'orologio, non per nulla quello che la nostra Azienda ci fornisce è di notevoli dimensioni: si deve giungere puntuali sul posto di lavoro, si debbono far partire in orario i treni, le coincidenze debbono essere esatte, tutta la nostra attività è condizionata dall'orologio. Ebbene, la prima cosa che un ferroviere deve fare quando va in vacanza, è lasciar esaurire la carica o fermarne le lancette. Questo significherà trovare il piacere di vivere senza il suo ossessivo richiamo ai nostri obblighi. Questo è il nostro primo consiglio ed assicuriamo che il relax che ne deriva è veramente confortevole.

I giornali dicono, in questi tempi, più o meno le stesse cose; i consigli, come è inevitabile, sono sempre gli stessi e forse per questo restano inascoltati. Accade così che le statistiche aggiungono, al termine della stagione delle vacanze, cifre alle cifre: millecinquecento annegati sui nostri ottomila chilometri di costa, dodicimila interventi del-

le squadre di soccorso della polizia. Eppure viene sistematicamente scritto, ogni anno, che non ci si deve bagnare quando è iniziata la digestione, quando si è accaldati, quando si è stati esposti al sole, che si debbono evitare gli sbalzi di temperatura, che al primo brivido si deve abbandonare l'acqua. Non tutti gli annegamenti derivano, però, da malore causato appunto dalla inosservanza di queste norme così elementari. La causa maggiore delle disgrazie è il panico: l'incauto bagnante che finisce in una buca viene preso dal panico e dimentica che niente è più facile del galleggiare a condizione che non ci si agiti, che non si perda la calma. Il corpo umano, se non esegue movimenti scomposti che ne modificano la simmetria, tende a disporsi in modo tale che il viso rimane a pelo d'acqua facilitando la respirazione; occorre quindi avere pazienza ed attendere l'immancabile volenteroso che verra a toglierci dalla incomoda posizione.

Molti consigli riguardano il viaggio in sé; come sfruttare razionalmente lo spazio della macchina, come assicurarsi il posto a sedere in treno ed anche come risparmiare. Ho letto un giornale che si dilunga proprio su quest'ultimo argomento: suggerisce addirittura un sistema per viaggiare gratuitamente e godere di una buona vacanza senza spendere una lira. Il sistema è semplice e ci sembra attuabile: si tratta di propagandare tra gli amici, i conoscenti, i colleghi di lavoro o gli inquilini dello stesso stabile un certo viaggio, suggerire una vacanza in un qualche posto interessante e raccogliere le adesioni. Il resto è facile, bisogna far intervenire un agente turistico che provvederà a tutte le successive incombenze riservando, come di prammatica, uno o più posti gratuiti a chi ha dato il « la » all'iniziativa.

Leggemmo, tempo addietro, un consiglio elargito dalla polizia che riteniamo particolarmente importante. Partendo per le vacanze bisogna avvertire la portiera e pregarla di non mettere la corrispondenza a noi diretta nella cassetta della posta: deve anzi impedire che vi vengano introdotti anche gli avvisi pubblicitari. Una cassetta ricolma indica ai ladri che il corrispondente appartamento è vuoto e le conseguenze sono facilmente immaginabili.

Dopo aver passato giorni e mesi tra gli scambi, locomotori, apparati centrali, carrozze, traverse, marmotte, bagagliai noi ferrovieri non sappiamo resistere all'allettamento di compiere il viaggio in macchina. E' una tentazione alla quale non opponiamo valida resistenza perché giuoca a vantaggio del viaggio in auto la possibilità di fermarsi a proprio piacimento ed osservare con calma quei luoghi tante volte intravisti durante i servizi di scorta ai treni. Si riduce di qualche giorno la vacanza, si rosicchia una economia su qualche voce del bilancio ed ecco che ci troviamo incolonnati, tra il puzzo della benzina e del catrame, assordati dal fracasso della cinquecento che ci precede ed alla quale il giovane conducente ha operato una sostanziale modifica della marmitta.

Intanto, giù nella valle i treni si susseguono, agili, snelli, invitanti: e noi riconosciamo senza difficoltà le nuove carrozze, quelle con l'aria condizionata. Per i colleghi automobilisti non abbiamo un consiglio, ma una fotografia (è qui sotto): in Austria ogni volta che la ferrovia scavalca la strada un cartello è posto all'imbocco del viadotto: Nerven sparen, Bahn fahren. Significa semplicemente: se vuoi risparmiare i nervi, viaggia per ferrovia!

Tempo di vacanze, dunque: chiudono le fabbriche, le città cambiano aspetto, le spiagge si affollano di gente dalla pelle color aragosta, i villaggi di montagna risuonano del passo di gitanti. Ma i nostri treni continueranno ad andare, anzi, il loro numero sarà maggiore ed il lavoro più duro per noi. Pensiamo allora alla nostra vacanza, potrà essere in febbraio, in autunno, per i più fortunati nella stessa estate. Non importa, pensiamo al momento in cui fermeremo le lancette del nostro orologio e godremo anche noi di quei giorni di riposo che abbiamo atteso per tutto l'anno.

V. S.

In alto, la pesca consente (qualche volta) di unire l'utile al dilettevole. A destra, il consiglio che danno le Ferrovie Austriache agli automobilisti. Nel cartello è scritto: « Per risparmiare i nervi, viaggia in ferrovia ».

Sport D.L.F.

Il mese di giugno è stato intenso di attività sportiva nazionale. Ben quattro Campionati si sono susseguiti uno all'altro. Da Bologna per il Tiro al Piattello a Pistoia per gli assoluti di Atletica Leggera, a Trento per il Ciclismo e infine a San Giovanni Valdarno per le finali del Campionato di Calcio; ferrovieri sportivi si sono mossi da ogni parte d'Italia.

Campionato Nazionale di Tiro al Piattello

Bologna 1-2 giugno

Sulle pedane di tiro si sono alternati 125 tiratori appartenenti a 26 Sodalizi.

Classifica finale:

1) Bruno Amaranti - DLF Firenze 49/50.
2) Alvaro Chiocca - DLF Pisa 47/50.
3) Francesco Cellerino - DLF S. Eufemia Lamezia 46/50.

Classifica a squadre:

1) DLF Pisa « A » (Chiocca-Mannocci-Mannocci) 124/150.
2) DLF Bologna « C » (Parma-Benati-Penazzi) 120-150.
3) DLF Firenze « A » (Rossi-Amaranti-Americi) 119/150.

In pedana, Paolo Mattioli di Bologna

Campionato Nazionale di Atletica Leggera

Pistoia 7-8 giugno

Un Campionato di notevole interesse e dal lato partecipazione e dal lato agonistico-tecnico. Obiettivo, per gli atleti partecipanti, la scelta per la convocazione a far parte della Rappresentativa Nazionale del DLF che nel prossimo settembre si cimenterà nei Campionati Europei dei ferrovieri in Cecoslovacchia.

Presenti 134 atleti di 15 Sodalizi.

Risultati delle gare:

Corsa piana metri 100 - Finali

1) Gino Perbellini (Verona) 10"8; 2) Umberto De Angelis (Torino) 11"2; 3) Walter Cainero (Udine) 11"3.

Corsa piana metri 200 - Finali

1) Umberto De Angelis (Torino) 22"8; 2) Walter Cainero (Udine) 23"0; 3) Giuseppe Ottino (Aosta) 23"4.

Corsa piana metri 400 - Finali

1) Giorgio Bramuzzi (Udine) 49"5; 2) Paolo Petrella (Roma) 49"8; 3) Domenico Durante (Reggio Calabria) 52"2.

Corsa piana metri 800 - Finali

1) Roberto Lenarduzzi (Udine) 1'56"3; 2) Giorgio Comi (Milano) 2'00"6; 3) Stefano Ugazio (Roma) 2'03"9.

Corsa piana metri 1.500 - Finale

1) Roberto Lenarduzzi (Udine) 3'55"3; 2) Valerio Brecci (Bologna) 3'56"3; 3) Giorgio Comi (Milano) 4'03"3.

Corsa piana metri 5.000

1) Renzo Finelli (Bologna) 15'15"0; 2) Angelo Ciccone (Roma) 15'30"2; 3) Franco Negrini (Bologna) 15'51"6.

Corsa ad ostacoli metri 110 - Finali

1) Giorgio Nadalutti (Udine) 15"2; 2) Piero Santagostino (Genova) 16"2; 3) Roberto Cante (Udine) 16"9.

Corsa ad ostacoli metri 400 - Finali

1) Giorgio Bramuzzi (Udine) 54"1; 2) Paolo Petrella (Roma) 54"2; 3) Salvatore Di Gregorio (Catania) 60"7.

Marcia km. 10 - Finale

1) Ivano Quartino (Genova) 51'31"6; 2) Franco Curcio (Napoli) 56'23"6; 3) Luigi Spinella (Milano) 57'09"0.

Salto in alto

1) Angelo Vecchio (Catania) 1,75; 2) P. Paolo Ghiselli (Bologna) 1,70; 3) Alfredo Petrucci (Napoli) 1,70.

Salto in lungo

1) Roberto Bonechi (Firenze) 7,30; 2) Antonio Vaschetto (Torino) 6,77; 3) Giuseppe Langiano (Roma) 6,36.

Salto triplo

1) Giuseppe Langiano (Roma) 13,59; 2) Antonio Giacomini (Roma) 12,93; 3) Riccardo Sordi (Firenze) 12,38.

Salto con l'asta - Finale

1) Roberto Bonechi (Firenze) 3,20; 2) Giorgio Velotti (Napoli) 3,00; 3) Giorgio Pellorca (Roma) 3,00.

Lancio del disco

1) Giorgio Flaibani (Udine) 43,04; 2) Carlo Gobbo (Aosta) 40,54; 3) Pietro Rosso (Genova) 40,26.

Lancio del giavellotto - Finale

1) Renzo Vesentini (Verona) 64,92; 2) Giorgio Pellorca (Roma) 52,34; 3) Adriano Fellini (Udine) 49,80.

Lancio del peso - Finale

1) Pietro Rosso (Genova) 12,70; 2) Dante Labbate (Reggio C.) 12,44; 3) Giorgio Flaibani (Udine) 12,12.

Lancio del martello

1) Mario Vecchiato (Udine) 59,34 (59,34 - 58,56 - 58,44 - 59,00 - N - N); 2) Giorgio Flaibani (Udine) 50,98; 3) Piero Candusso (Udine) 50,16.

Staffetta 100 per 4 - Finali

1) Torino (Paraporti - De Angelis - Vaschetto - Brugnoli) 43"8; 2) Udine (Conte - Daneluzzi - Lirussi - Cainero) 45"5; 3) Firenze (Sordi - Natali - Bonechi - Semboloni) 45"6.

Staffetta 400 per 4 - Finali

1) Roma (Giacomini - Ugazio - Zacchei - Petrella) 3'33"4; 2) Udine (Daneluzzi - Linussi - Nadalutti - Bramuzzi) 3'38"6; 3) Verona (Zocca - De Luise - Gandini - Vesentini) 3'44"5.

Classifica per DLF

1) Udine punti 319; 2) Roma punti 229; 3) Reggio Calabria punti 160½.

Classifica per Compartimenti

1) Trieste punti 319; 2) Roma punti 229; 3) Reggio Calabria punti 160½.

Il Ministro Mariotti premia i vincitori di una gara.

Campionato Nazionale di Ciclismo

Trento (Pergine di Valsugana)
15 giugno

Una gara meravigliosa. Un percorso che per la sua bellezza invogliava a correre e profondere ogni energia. Mattatori della gara Frezza di Roma, Consolati di Vicenza e Marchetti di Bolzano.

Anche qui selezione per la squadra nazionale del DLF che nel prossimo agosto difenderà i colori del dopolavoro italiano ai Campionati Europei in Ungheria.

24 atleti alla partenza appartenenti a 13 sodalizi. Percorso km. 92.

Ordine di arrivo:

1) Luciano Frezza - DLF Roma in 2h 21'.
2) Ezio Consolati - DLF Vicenza (s.t.).
3) Renato Marchetti - DLF Bolzano (s.t.).

Classifica per DLF

1) Roma p. 10.
2) Vicenza p. 9.
3) Bolzano p. 8.

Classifica per Compartimenti

1) Comp. Verona p. 21.
2) Comp. Roma p. 10.
3) Comp. Venezia p. 7.

Una fase dell'incontro Roma-Reggio Calabria.

Campionato Nazionale di Calcio

S. Giovanni Valdarno
20-22 giugno

Dopo un combattutissimo torneo eliminatorio, le vincenti dei quattro Gironi: Genova-Trieste-Roma-Reggio C. si sono presentate a S. Giovanni Valdarno per la fase finale.

Il sorteggio per gli accoppiamenti di semifinale ha designato:

Trieste-Genova
Roma-Reggio Calabria

Dopo due dure partite il risultato ha designato:

Trieste-Genova 0-2.

Roma-Reggio C. 0-0 (0-3 dopo i calci di rigore).

Per la finale 3° e 4° posto Roma batte Trieste 3-2.

Siamo alla finale: Genova-Reggio-Calabria 2-0.

Una partita equilibrata per il valore delle due squadre. Una partita cavalleresca e il cui risultato, forse, con una diversa valutazione arbitrale su di un fallo, unico neo in una partita magistralmente diretta, avrebbe potuto avere un risultato diverso.

Ma nulla possiamo togliere al valore del Genova. Già nel mio articolo di presentazione del Campionato avevo segnalato il Genova come la squadra da battere. Una compagine omogenea ed affiatata. Un calibrato dispendio di energie ed un agonismo senza fine l'hanno laureata Campione d'Italia per il 1969.

La dimostrazione di correttezza, disciplina e tecnica dimostrate dal Reggio Calabria, sono superiori ad ogni elogio. Il risultato della finale non tragga in inganno. Reggio aveva tutte le carte in regola per conquistare il titolo: Genova ha saputo far sua la vittoria con la resistenza e la caparbietà liguri. Il prossimo anno le due squadre saranno ancora le protagoniste di questo Campionato di Calcio, che si è riconfermata una delle attività dopolavoristiche sportive più sentite dalla massa dei ferrovieri.

Giuseppe MAGI

Cultura

Mostra Nazionale di Arti Figurative e IX Concorso di Pittura estemporanea

Firenze 22-26 giugno

Gran festa del disegno e del colore a Firenze, grazie ai ferrovieri che dal 22 al 26 giugno hanno organizzato tre mostre d'arte in una, con il concorso di centinaia di iscritti al D.L.F., provenienti da tutta l'Italia, nella palazzina delle Rappresentanze di Santa Maria Novella.

La mostra aveva carattere nazionale; molti i concorrenti, oltre i 500, pochi prescelti, appena 90; e questo dice con quanto impegno abbiano lavorato le giurie.

Completavano la manifestazione una mostra di pittura estemporanea e una mostra sociale, ispirata a un motivo di circostanza: « la pittura nella filatelia ».

Ma più che i numeri contano i fatti. La manifestazione ha richiamato, oltre ai ferrovieri e alle loro famiglie, appassionati e personalità della cultura e dell'arte che hanno riconosciuto nelle opere esposte qualcosa di più e di diverso dal risultato di una attività svolta per svago, tanto era evidente l'impegno posto (dai migliori, s'intende) per esprimersi con un linguaggio figurativo rispondente alle esigenze della cultura contemporanea.

In che cosa si distinguessero questi artisti ferrovieri rispetto ai loro colleghi di altri ambienti lo dicevano gli stessi visitatori: non per il soggetto ma per i risultati che dimostravano la ricerca di una espressione concreta, valida in tutti i luoghi in cui si lavora a misura dell'uomo.

Sezione pittura

1° Premio - al Sig. Alfredo Raponi del D.L.F. di Foligno, per l'opera « Paesaggio ».

2° Premio - al Sig. Giorgio Bartoli del D.L.F. di Livorno, per l'opera « Proiezione 16/65 ».

3° Premio - al Sig. Guerino Cervelli del D.L.F. di Roma, per l'opera « Metamorfosi ».

Sono state segnalate le seguenti opere: « Fiori » del Sig. Mario Manetti, del D.L.F. di Firenze; « Composizione » del Sig. Ennio Altieri, del D.L.F. di Roma; « Tesi seconda n. 18 » del Sig. Rolando Frediani, del D.L.F. di Livorno; « Composizione » del Sig. Andrea Bertelli, del D.L.F. di Bologna; « Composizione » del Sig. Ubellino Cecchinato, del D.L.F. di Domodossola; « Interno azzurro » del Sig. Anselmo Galusi, del D.L.F. di Mantova; « Controluce di alberi » della Sig.ra Carla Rossi, del D.L.F. di Pisa.

Sezione arte grafica ed incisione

1° Premio - al Sig. Carlo Caporale, del D.L.F. di Bologna, per l'opera « Dopo l'8 settembre 1943 ».

2° Premio - al Sig. Bruno Assunto, del D.L.F. di Genova, per l'opera « Spirale ottica n. 1 ».

3° Premio - al Sig. Nicola De' Benedictis, del D.L.F. di Bari, per l'opera « La meta ».

Sono state segnalate le seguenti opere: « Composizione » del Sig. Anselmo Galusi, del D.L.F. di Mantova; « Maternità » della Sig.ra Rudy Dell'Ara, del D.L.F. di Bardonecchia; « Ciuf... Ciuf » della Sig.ra Nora Bartoli, del D.L.F. di Livorno; « Macchina volante » del Sig. Nicola Coppola, del D.L.F. di Roma: « Ricordi del Lagher » del Sig. Luigi Pradella, del D.L.F. di Verona; « Trama » del Sig. Nicola Coppola, del D.L.F. di Roma; « Ballata d'autunno » del Sig. Costante Gamberini, del D.L.F. di Bologna.

Sezione scultura

1° Premio - al Sig. Walter Procida, del D.L.F. di Sassari, per l'opera « Movimento marino ».

2° Premio - al Sig. Eduardo Silvestre, del D.L.F. di Napoli, per l'opera « Un collega ».

3° Premio - al Sig. Aurelio Conte, del D.L.F. di Napoli, per l'opera « Binari nel mondo ».

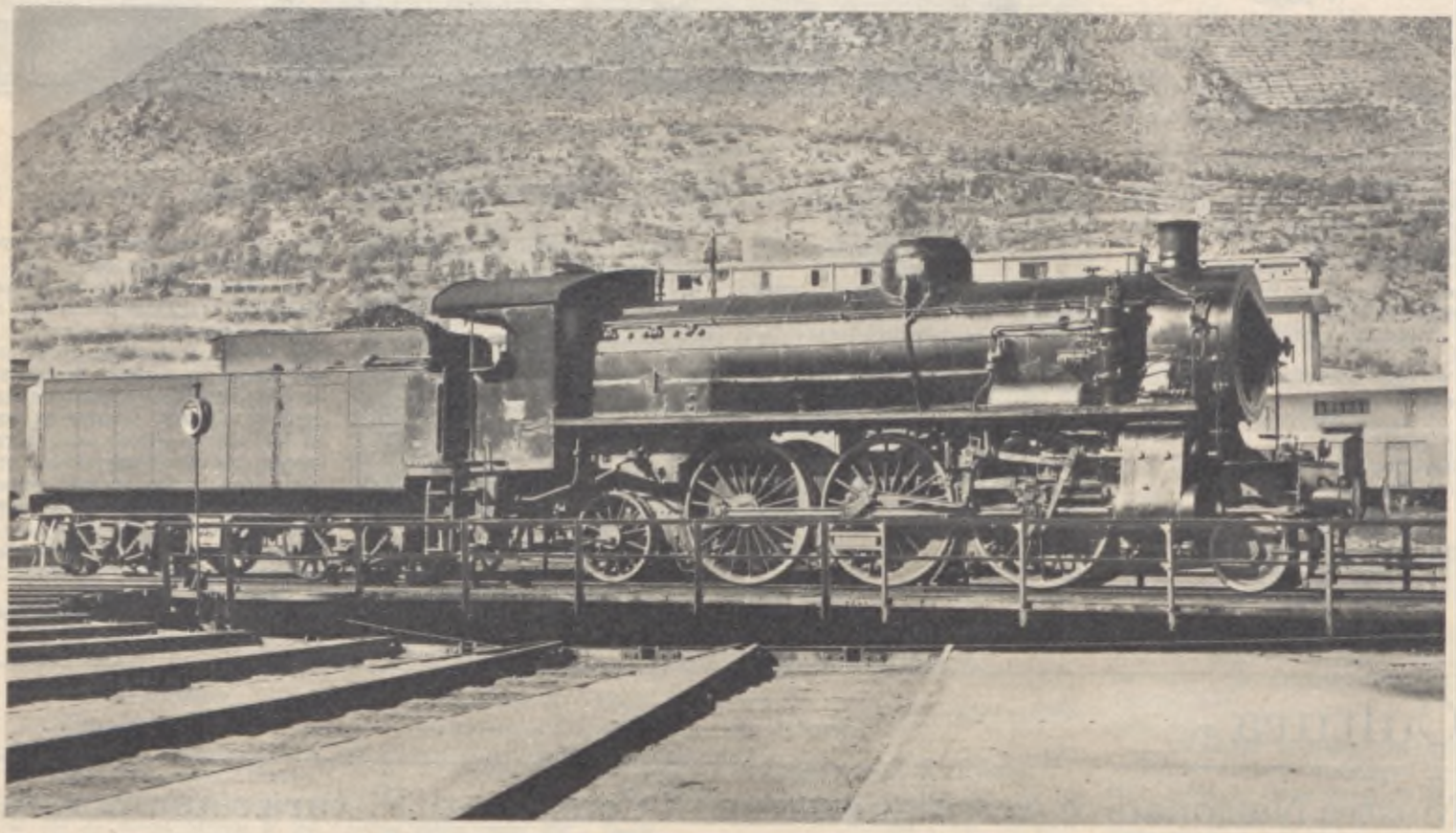
Sono state segnalate le seguenti opere: « La preda » del Sig. Vincenzo Cerretti, del D.L.F. di Roma; « Maternità » del Sig. Ruggero Pasquarelli, del D.L.F. di Napoli; « Omaggio a Luther King » del Sig. Nicola Coppola, del D.L.F. di Roma; « Testa di donna » della Sig.ra Alma Maraghini, del D.L.F. di Firenze; « Locomotore » del Sig. Guido Serena, del D.L.F. di Padova; « Tutto me stesso » del Sig. Raffaele Mosca, del D.L.F. di Napoli; « Maschera rotta » del Sig. Angelo Liuzzi, del D.L.F. di Napoli.

Il premio speciale per l'opera con Soggetto Ferroviario, è stato assegnato al Sig. Francesco Solito, del D.L.F. di Bari, per la pittura « Ferrovia di Alberobello ».

1° premio pittura:
« Paesaggio » di Alfredo Raponi.

1° premio scultura:
« Movimento marino » di W. Procida.

130 ANNI DI LOCOMOTIVE



685 FS

Caratteristiche della locomotiva gruppo 685 FS

Anno di costruzione del prototipo	1912
Casa costruttrice del prototipo	Breda Milano
Rodiggio	1-3-1
Diametro delle ruote motrici (mm)	1850
Potenza (CV)	1250
Pressione in caldaia (atm)	12
Velocità max (km/h)	110 (poi 120)
Peso in servizio escluso tender (tonn)	70,8 (II serie 72,1)

Le 680, pur avendo caratteristiche di potenza, velocità e peso assiale adeguati alle esigenze del servizio di quei tempi (1912-13) sulle linee principali, presentavano gli inconvenienti propri delle macchine a doppia espansione ed un rendimento suscettibile di ulteriori miglioramenti con l'applicazione del surriscaldamento del vapore.

Nacque così il gruppo 685, dotato di surriscaldatore tipo Schmidt e di 4 cilindri a semplice espansione, disposti su uno stesso allineamento e suddivisi in due gruppi, costituiti rispettivamente da un cilindro interno al telaio, da uno esterno e da un distributore che li alimenta secondo la cosiddetta disposizione a « canali incrociati ». Le manovelle motrici relative ai cilindri di un gruppo sono quindi disposte a 180° tra loro ed a 90° rispetto a quelle dell'altro gruppo, come nelle 670 e nelle 680, di cui hanno le stesse posizioni di punto morto. Essendo però le 685 a semplice espansione, cioè con i cilindri alimentati simultaneamente, le condizioni di spunto risultano notevolmente migliorate.

Dotate di una potenza di 1250 CV, di una velocità massima di 110 chilometri l'ora (elevata poi a 120), del freno ad aria compressa automatico e moderabile e del riscaldamento a vapore, le 685 assicurarono per lungo tempo il servizio dei treni diretti e direttissimi sulle linee principali, costituendo, grazie alle loro doti di maneggevolezza, stabilità e rendimento, i veri e propri cavalli di battaglia delle Ferrovie Italiane.

Insieme alle 680 ed alle 690 queste macchine furono tra le prime ad essere dotate di tender a carrelli di tipo standard, capaci di contenere 22 metri cubi d'acqua e 6 tonnellate di carbone, concepiti in funzione di un servizio a velocità dell'ordine dei 100 chilometri orari con fermate, e quindi con rifornimenti, molto distanziati.

Esse furono costruite tra il 1912 ed il 1926 in numero di 271 unità, suddivise in due serie, e quelle costruite dopo il 1921, numerate dal 106 in avanti, differiscono da quelle della prima serie per la maggior lunghezza del forno e per l'ubicazione del posto di guida a sinistra invece che a destra.

Alcune 685 della seconda serie nacquero con distribuzione a valvole Caprotti, ed altre ne furono dotate dopo.

In epoca successiva alcune 685 Caprotti furono trasformate con l'applicazione dei preriscaldatori Franco Crosti e di una complessa carenatura, che avrebbe dovuto consentire alle alte velocità (di quei tempi) un certo risparmio di energia, e formarono il nuovo gruppo 683. I modesti vantaggi conseguiti nelle 683 non furono tuttavia tali da compensare le notevoli complicazioni costruttive e d'esercizio delle macchine, nonché le spese necessarie per la trasformazione, per cui se ne realizzarono solo pochi esemplari.

L'elettrificazione della rete fondamentale, tra il 1930 ed il 1960, fece scomparire le 685 dalle linee principali, e la dieselizzazione di quella complementare, adesso, sta riducendo sempre di più l'impiego delle poche unità ancora in funzione, che tuttavia, nonostante il peso degli anni, svolgono ancora utili servizi.

Renzo MARINI

NOTIZIE PER VOI

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il caldo di giugno non ha rallentato il ritmo dei lavori del Consiglio di Amministrazione. Facciamo parlare ancora una volta le cifre (senza mai dimenticare tuttavia che dietro le cifre c'è il lavoro e spesso l'avvenire di altrettanti uomini). Tra i provvedimenti su cui ha espresso parere favorevole il Consiglio nel mese di giugno da segnalare in particolare la nomina di 83 medici effettivi di Reparto, nonché l'esame di un nutrito numero di graduatorie che riguardano i seguenti concorsi: a 7 posti di Ispettore di 1ª cl. (interno); a 50 posti di Capo tecnico in prova; a 45 posti di Motorista per le navi traghetto; a 24 posti di Ufficiale Navale per le navi traghetto; a 21 posti di Ufficiale Macchinista per le navi traghetto; e infine il concorso speciale a posti di Aiuto Applicato e Inserviente.

Rientrano invece nella normale amministrazione le numerose concessioni di sussidi e di elargizioni straordinarie, nonché l'esame dei ricorsi, delle istanze per la riapertura dei procedimenti disciplinari, delle dispense dal servizio e delle riammissioni in impiego.

Sul versante più specificamente tecnico c'è da rilevare l'approvazione di proposte per l'esecuzione di lavori e l'acquisto di materiali per l'importo complessivo di 157 miliardi e 168 milioni di lire, in cui rientrano tra l'altro: una ulteriore fase di potenziamento del parco del materiale rotabile; il potenziamento e la sistemazione di impianti della stazione di Torino Smistamento; gli impianti per automatizzare lo smistamento dei carri nel centro di Milano Smistamento. Va segnalato inoltre l'acquisto di apparecchiature per la ripetizione continua dei segnali di via, a bordo dei mezzi di trazione, per una spesa di un miliardo e novecento milioni di lire. Il Consiglio si è pure espresso sulla istituzione di parcheggi per auto in alcune stazioni della rete e la sistemazione a piano regolatore degli impianti di smistamento della stazione di Torino.

PIU' RAPIDO IL SERVIZIO DELLE PENSIONI

A decorrere dal 1° luglio scorso sono entrate in vigore le norme di attuazione — con i relativi adempimenti — che riguardano le nuove procedure per lo snellimento del servizio delle pensioni. L'importante provvedimento è il frutto di un attento riesame, portato a termine dai Servizi Personale e Ragioneria, delle varie fasi in cui si articola la procedura che porta alla formazione dell'atto che approva il trattamento di quiescenza.

Sono state con particolare cura riconsiderate le operazioni che si concretizzano nelle anticipazioni e poi nella liquidazione definitiva della pensione: e ciò tenendo presenti soprattutto le direttive che tendono a raggiungere l'importante risultato di far avere al dipendente statale il trattamento di quiescenza senza soluzione di continuità col trattamento di servizio.

Infatti, lo studio realizzato dai due Servizi competenti ha portato alla elaborazione di una nuova procedura nello svolgimento delle operazioni di liquidazione e di messa a pagamento delle pensioni, che consentirà di arrivare senz'altro allo scopo prefissato: di attribuire cioè, fin dal primo mese dopo l'esonero, la pensione definitiva in luogo dell'anticipazione.

Nella circolare di approvazione del provvedimento, il Direttore Generale precisa tra l'altro che ha seguito con particolare interesse lo sviluppo dell'iniziativa « sia perché ad essa sono legate le necessità di un gran numero di ferrovieri e loro familiari, sia perché la questione si inquadra negli orientamenti di rinnovamento e di semplificazione di procedure cui è attualmente impegnata l'Azienda, da attuarsi anche decentrando alle autorità locali — quando del caso e compatibilmente con le leggi in vigore — attribuzioni già di competenza di quelle centrali ».

— *Mi scusino, ti disturbo se non fumo?*

LA SOLUZIONE PIU' VANTAGGIOSA

Alla donna pensionata statale, moglie di dipendente dello Stato in attività di servizio, può essere rilasciata, a richiesta, la tessera BT che dà diritto alla riduzione ferroviaria — concessione speciale C — per un numero illimitato di viaggi.

Come pensionata statale, la donna fruisce normalmente della tessera mod. AT che consente l'effettuazione di soli otto viaggi annuali a riduzione; tuttavia, nella sua qualità di moglie di dipendente statale in attività di servizio, l'interessata potrà avvalersi delle maggiori agevolazioni date dalla tessera BT.

La questione, che era stata sollevata da diversi Uffici della P.A., è stata risolta — a vantaggio delle interessate — dal Servizio Commerciale e del Traffico d'intesa con l'Ufficio Riforma dell'Amministrazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso T. 370

● **Il Direttore Compartimentale** ing. Matteo Poli ha recentemente lasciato la dirigenza del Compartimento di Ancona per assumere quello del Compartimento di Bari.

Il personale tutto ha voluto rivolgergli, in una semplice ma calorosa cerimonia di commiato, un saluto cordiale e beneaugurante.

« Voci » esprime all'ing. Poli auguri di felice successo nella nuova residenza.

● **Un saluto altrettanto** cordiale ed augurale all'Ispettore Capo Superiore ing. Francesco Giordano, che dal 1° luglio ha lasciato la dirigenza della Divisione I.E. di Ancona per la Sede centrale del Servizio I.E., ove assumerà la Dirigenza dell'Ufficio 1°.

● **Un cordiale benvenuto** ai due funzionari recentemente trasferiti per servizio nel Compartimento di Ancona da quello di Milano: Ispettore Capo ing. Angelo Galli - Capo della 1ª Sezione Lavori; Ispettore P.le dott. Michele Cericola, Capo Sezione presso la Divisione Commerciale e del Traffico.

● **I ferrovieri del Compartimento** di Ancona esprimono cordiali felicitazioni al Cappellano Compartimentale Padre Oddo Tesei O.M. per l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al merito della R.I., di cui è stato recentemente insignito.

Anche il Segr. Sup. 1ª cl. rag. Athos Bellelli, Capo Reparto presso la Divisione Ragioneria, è stato nominato Cavaliere al merito della R. I. Rallegramenti vivissimi!

● **I dipendenti del deposito locomotive** di Ancona si sono riuniti il 31 maggio 1969 in lieto simposio in un noto ristorante di Pantiere di Castelbellino per porgere un saluto di commiato al Capo Reparto M.T. di Ancona, ing. Francesco Rizzuto, destinato ad altro incarico a Reggio Calabria.

Un indirizzo di saluto e di augurio è stato rivolto all'ing. Rizzuto dal sig. Ivo Emett, dirigente amministrativo del D.L., che ha anche espresso il cordiale benvenuto di tutti i ferrovieri del Deposito al nuovo Capo Reparto M. T. ing. Francesco Salvatore, ed al C. Dep. Sup. Michele Millella, nuovo Capo Deposito titolare.

● **Anche quest'anno** il Dopolavoro ferroviario di Ancona organizza il Concorso letterario Nazionale « Penna d'oro ferroviaria 1969 ». Auguriamo buon successo di partecipazione e di fecondi risultati a questa edizione del Premio letterario.

● **Laurea:** Il sig. Camillo Nardini, figlio del Capo Stazione di Senigallia Trento Nardini, ha brillantemente conseguito il 23 giugno, presso l'Università di Urbino, la laurea in lettere classiche, discutendo con il Chiarissimo Prof. Dario Sabatani la tesi su « Il paganesimo visto da Tertulliano ». Al neo dottore rallegramenti vivissimi e felicitazioni!

● **Cicogna Express:** Massimo al Manovale Giovanni Botti del D.P.V. di Foligno; Marco al Manovale Gianfranco Mazzola della stazione di Ancona Marittima. Felicitazioni ai genitori ed auguri ai neonati.

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un « encomio »:

— al Capo Stazione Principale Torello Rasimelli, il quale il giorno 15.3.1969 nella Stazione di Perugia, avendo scorto un viaggiatore che sceso incautamente dal treno ET 751 già in corsa aveva perso l'equilibrio e stava per cadere nella sede del binario, si slanciava in suo soccorso e riusciva, con grave rischio della propria incolumità personale, a trattenerlo di peso mentre il treno sfilava completamente, evitando, in tal modo, che venisse travolto dalle ruote dell'elettromotrice.

Ed ha elogiato:

— il Manovratore Luciano Colombara della Divisione Movimento di Genova il quale, avendo rinvenuto sotto una panchina della Stazione di Busalla un portafogli contenente, tra l'altro, la somma di L. 23.050, lo consegnava prontamente al suo diretto superiore.

— il Macchinista di 1ª classe Aldo Valenti del Deposito Locomotive di Roma Smistamento, il quale il giorno 27.3.1969, avendo rinvenuto sul treno 605 un portafogli contenente la somma di L. 43.000, lo consegnava al Conduttore del treno.

— il Manovale Giuseppe Randazzo, il quale il giorno 9 aprile c.a. nell'Officina Veicoli di Messina, avendo rinvenuto, in una vettura, corrispondenza varia nonché effetti postali, bancari e cambiari di rilevante valore, consegnava il tutto alla Polfer.

— l'Assistente Viaggiante Mario Di Stefano della Divisione Movimento di Ancona il quale, avendo rinvenuto in un compartimento di 1ª classe del treno 774, un portafogli contenente, tra l'altro, la somma di L. 57.600, consegnava il tutto all'Ufficio Oggetti Rinvenuti della Stazione di Pescara.

— l'Ausiliario di stazione Luigi Galimberti, della Divisione Movimento di Milano, il quale, avendo rinvenuto, nella sala d'attesa di 1ª classe della Stazione di Milano, una borsa contenente, fra l'altro, la somma di L. 40.150, la consegnava all'Ufficio Oggetti Rinvenuti.

— il Macchinista di 1ª classe Carlo Zorzetto, della Divisione Materiale e Trazione di Venezia il quale, il giorno 8.4.1969, avendo rinvenuto sull'automotrice del treno AT.695, un portafogli contenente, tra l'altro, valori per un ammontare di L. 600.000, lo consegnava all'Ufficio Oggetti Rinvenuti della Stazione di Venezia S.L.

— il Conduttore Giovanni Garzotti, della Divisione Movimento di Milano il quale, avendo rinvenuto in un compartimento del treno 155, una borsetta contenente, tra l'altro, la somma di L. 55.000, la consegnava al Capo Treno.

— i Conduttori Paolo Francini e Egisto Collini per essersi adoperati con zelo e sollecitudine nel soccorrere un turista americano feritosi, mentre viaggiava sul treno 38 il giorno 6.3.1969.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Nel quadro dell'ammodernamento** degli impianti ferroviari, è stato recentemente attivato ad Albano di Lucania il segnalamento luminoso e l'apparato di sicurezza del tipo A.D.M. per la manovra centralizzata dei segnali e delle barriere dei P.L.

● **A Metaponto è arrivato** il nuovo Titolare; è il C.S.P.le Raffaele Daini, proveniente dalla dirigenza della Stazione di S. Pietro Vernotico. All'amico Daini auguriamo buon lavoro.

● **Al torneo di calcio** indetto dal Centro Sportivo Italiano ha partecipato una squadra del DLF di Termoli costituita da ferrovieri giovani e non più giovani, ma tutti pieni di spirito agonistico, i quali si sono piazzati al terzo posto su otto squadre partecipanti. Merito degli atleti ma anche del Presidente del sodalizio C.S. 1ª cl. Pietro Caruso e del Vice Presidente C.S. P.le Francesco Ciccolella, titolare di Chieti. Meritato premio è stata un'artistica coppa messa in palio dal C.S.I. ed una medaglia di bronzo ai singoli atleti. « Voci » si congratula vivamente per la bella affermazione.

● **Binario dieci:** La gentile dott. Rosa Giusti, figlia dell'Ispettore P.le dott. Domenico della Divisione Lavori ha conseguito l'abilitazione per l'insegnamento di materie letterarie negli Istituti superiori; la gentile signorina Bianca Napoletano, figlia del Segretario Tecnico Superiore Gaetano, della Divisione Trazione, ha vinto il concorso magistrale. Licia Antuofermo, figlia del Segretario Superiore rag. Nicola della Divisione Ragioneria, è stata brillantemente promossa alla 3ª media; lo stesso dicasi di Antonio e Giacomo Taranto, figli del C. Tecn. P.le Ciro della Divisione Lavori, promossi rispettivamente alla 3ª media ed alla 4ª classe del Liceo Scientifico, di Francesco Marzano, figlio del Macchinista di 1ª classe Donato, del Deposito Locomotive di Bari, promosso alla 2ª classe dell'Istituto Tecnico Commerciale, e del piccolo Ernesto Sciarretta, figlio del Manovale Giovanni e nipote del C.S. P.le Carlo Cappella di Termoli, promosso alla 4ª elementare col massimo dei voti.

« Voci » si felicita e porge auguri di maggiori traguardi, con tanti complimenti ai genitori.

● **Cavaliere al Merito** della R.I. è stato insignito l'Applicato Tecnico P.le a riposo Nicola De Benedictis, già della Divisione Impianti Elettrici. Complimenti a « Colino » per l'onorificenza ottenuta.

● **« Tutto sport »**, così potremmo chiamare il Coadiutore Capo Portoghese e se sbaglio correggetemi: Giudice nazionale della F.I.D.A.L., Consigliere del Comitato Regionale Pugliese della F.P.I., Presidente dell'Accademia Pugilistica di Bari, Istruttore di Atletica e di corsi per Arbitri di Calcio, Arbitro egli stesso; avanzandogli poi un po' di tempo, l'ha utilizzato per scrivere un apprezzato opuscolo sulle pedane di lancio in atletica. Un maligno ha detto: speriamo che trovi il tempo per fare anche il ferroviere! Scherzi a parte, ci complimentiamo vivamente con l'atletico collega per i suoi meriti sportivi.

● **Il Macch. 1ª cl.** Gino Mundi, del Dep. Loc. di Foggia, è stato colpito da grave lutto: la perdita della mamma. All'amico Mundi le più sentite condoglianze di « Voci ».

● **La stazione di Vizzini** offre adesso un nuovo motivo di interesse ai viaggiatori: la Madonna della grotta. La statua, benedetta il 12 aprile da padre Raffaele Landolfi, cappellano dei ferrovieri di Catania, è un dono del personale viaggiante del Dep. di Catania; la grotta, integrata di aiuola e di vasca con zampilli d'acqua illuminati la sera da fasci di luce colorata, è opera dell'Assuntore Titolare sig. Cirinnà.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **In seguito** alla promozione ad Ispettore Capo, il dr. Luigi Veronesi ha lasciato la Divisione Lavori di Bologna per raggiungere quella di Milano.

● **Promosso C.S. Sovrintendente,** Romano Pasquale ha lasciato la dirigenza della stazione di Piacenza per assumere quella di Fortezza. Un cordiale saluto ed un augurio anche a lui.

● **Francesco Venturi** che era stato promosso C. Gest. Sovrintendente poco prima del recente collocamento a riposo, è stato ora insignito della Croce di Cavaliere della Repubblica Italiana. Felicitazioni ed auguri cordiali, cavalier Francesco, anche a nome dell'intera Divisione Commerciale.

● **Riccardo Gualandi,** Op. 1ª cl. della 5ª Zona I.E. di Porretta T. ha vinto un premio di ventimila lire partecipando al concorso « Calendario della Sicurezza 1969 », bandito dall'ENPI (Ente Nazionale Prevenzione Infortuni). Nel momento in cui la prevenzione antinfortunistica si sta consolidando sempre più nel-

la coscienza dei lavoratori, il significativo e meritato premio giunge quanto mai opportuno: complimenti!

CAGLIARI

Red.: **Dr. E. Serafini, T. 310**

● **Campione sardo** di tiro al piccione per il 1969 è un nostro caro collega: l'Aiuto Applicato Sergio Scalas della Divisione Impianti Elettrici. La nuova formula del campionato, articolata su due gare a nove colpi e non su tre migliori piazzamenti acquisiti in quattro gare come in passato, non ammetteva minimamente distrazioni, nervosismo o tentennamenti. Sergio sapeva tutto ciò e, da tiratore eccezionale, già ad Arborea nella prima gara si affiancava ad altri otto dei trenta partecipanti con zero penalità, per poi superarli a Cagliari nella seconda gara. Qui la decimazione dei concorrenti è stata fredda e implacabile ad opera dei volatili, particolarmente bizzarri per l'occasione, tanto che Scalas all'ottavo tiro azzeccato era già virtualmente campione tra gli applausi corali del numeroso pubblico presente al Campo Vittorio.

● **Si è laureato** presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Cagliari con 110 su 110 Paolo Carcangiu, Segretario Tecnico della Divisione Materiale e Trazione, il quale ha discusso col Prof. Amatucci la tesi « L'imposta suppletiva di registro nei suoi presupposti e nella disciplina giuridica ». Al caro collega Paolo e al suo papà, l'Aiutante Giuseppe Carcangiu della Divisione Lavori, le nostre felicitazioni.

● **E' morto a Cagliari**, Silvio Murtas, Applicato del Magazzino Approvvigionamenti di Cagliari. Alla desolata vedova ed ai familiari le nostre condoglianze.

● **Fernando Pireddu** e Ottavio Murranca, Macchinisti 1ª cl. del D.L. di Cagliari sono stati recentemente insigniti rispettivamente della medaglia d'oro e della fronda d'oro dell'AVIS per l'alto numero di donazioni di sangue raggiunto. Ai generosi colleghi vada il nostro plauso.

● **Festa doppia quest'anno** in casa del collega Antonino Caredda, Segretario Tecnico Capo della Divisione Lavori. I suoi figlioli Maria Nella e Renzo erano i festeggiati, l'una per la conseguita maturità classica e il secondo per la licenza media. Tanta gioia nel palazzo, quattro salti con gli amici, numerosi doni e altri auguri da noi.

● **Maria Gabriella Asili**, figlia dell'Applicato Capo a riposo Teodoro, ha conseguito la laurea in Economia e Commercio discutendo l'interessante tesi « Sciopero dei pubblici dipendenti ». Alla neo-dottoressa ed ai suoi familiari le nostre felicitazioni.

● **Paolo Ballerini**, Segretario Tecnico Superiore della Divisione Lavori è il nuovo Capo del 1° Reparto Lavori. Gli rivolgiamo da queste colonne l'augurio di buon lavoro nel nuovo importante incarico.

FERROVIERI ALPINISTI. - 230 Km suddivisi in otto tappe, dal Colle del Moncenisio al Colle du Gran Ferret, questo il percorso compiuto dal Capo Tecnico P.le Paolo Rescazzi, dall'Op. Specializzato Annibale Calleri e dall'Aiuto Macch. Aldo Candian unitamente al Dott. Franco Pecorella ed alla Signora Maria Reggio tutti di Savona. Si è trattato della traversata delle Alpi Graie compiuta in 93 ore di cammino effettivo con tratti di arrampicata in ghiaccio e roccia ed in condizioni di tempo assolutamente proibitive.

● **Antonio Lindiri**, Segretario Superiore 1ª cl. in quiescenza, uomo colto e sensibile, ben noto ed apprezzato poeta, ha ancora una volta parlato della sua Sardegna con la poesia « Là, dove nacqui » apparsa di recente sulla rivista mensile internazionale di lettere ed arti « il Cenacolo ». Al caro cav. Lindiri le nostre congratulazioni e l'invito ad inviarci un suo inedito « pezzo ».

● **Si dice un gran bene** del diciassettenne Giampaolo Piras, figlio del deviatore Bachisio della Stazione di Cagliari. Il ragazzo, Campione Provinciale Juniores di fioretto è stato convocato dalla Federazione Schermistica Italiana per il periodico raduno degli « azzurrini ». Sono i primi passi e le prime soddisfazioni, altre seguiranno. Vorremmo proprio scriverle subito!

● **La 4ª campagna** abbonamenti a « Voci della Rotaia », anche quest'anno, è stata accolta con simpatia dai Capi impianto della rete sarda. Oltre trecento agenti hanno accolto l'invito ad abbonarsi, specialmente i giovani. La campagna è stata resa più viva per merito della Redazione che ha voluto porre in palio tre premi. La sorte ha propiziato con l'Enciclopedia Moderna il manovale di Golfo Aranci Pilia Ignazio e con pregevoli opere il Capo Stazione Principale Giuseppe Alba e il Macchinista Mario Gessa. Del primo fortunato si può dire a buona ragione che non ha esitato nel sottoscrivere l'abbonamento a « Voci »; assunto un mese prima ha chiesto al proprio Capo Stazione Titolare una copia di saggio, l'ha trovata di proprio gradimento e basta. Nel ritirare il vistoso premio ha confessato di non aver mai vinto in precedenza, nemmeno uno spillo, e che il possedere un'enciclopedia gli avrebbe conferito senz'altro possibilità di migliorare la propria cultura.

FIRENZE

Red.: **Dr. A. D'Errico, Tel. 2301**

● **Il dott. Giorgio Giovannelli**, Isp. P.le presso la Div. I.E., già laureato in Scienze Economiche ed iscritto alla Facoltà di Ingegneria Elettronica, il giorno 19 luglio ha discusso la tesi « Sottostazione con raddrizzatori al silicio e posto di sezionamento automatico telecomandati per la trazione elettrica ferroviaria ». Relatore il prof. ing. Giampietro Martarelli, Direttore del Compartimento di Firenze. Al bis-laureato i più vivi rallegramenti di « Voci ».

GENOVA

Red.: **Geom. A. Battaglia, T. 517**

● **L'ing. Filippo Bordoni** lascia dopo sei anni la direzione del Compartimento di Genova per assumere l'alto incarico di Vice Direttore Generale. Per questo riconoscimento — che premia le doti umane e d'ingegno dell'ing. Bordoni, che si è imposto in molte occasione all'attenzione dell'opinione pubblica genovese anche al di fuori del mondo ferroviario — ci è gradito esprimere le nostre felicitazioni e i più fervidi auguri per l'avvenire.

● **Una lusinghiera** affermazione ha recentemente ottenuto la Squadra di calcio del Dopolavoro Ferroviario di Genova, vincendo con ottimi risultati il campionato nazionale e conquistando la Coppa del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile.

Ai giocatori, all'allenatore e agli organizzatori tutti, giungano il nostro plauso e felicitazioni vivissime.

● **Il Delegato Culturale** Compartimentale, ing. Bruno Assunto, ha vinto il 2° premio per le Arti Figurative alla Mostra Nazionale organizzata dal Dopolavoro di Firenze. All'amico Assunto, studioso e artista seriamente impegnato, porgiamo le nostre più vive congratulazioni.

● **Figli di ferrovieri** che si fanno onore: Gianpaolo Demi, figlio del Capo Stazione P.le Cesarino titolare di Villalvernia, continua a mietere allori dopo i successi degli anni scorsi, proseguendo con moltissima diligenza nei suoi studi. Anche quest'anno è stato promosso (alla 3ª classe della Scuola Media) col punteggio di otto in tutte le materie.

Massimo Molinari, figlio dell'Applicato P.le Matilde e del Capo Tecnico 1ª cl. a riposo Romolo, è un ragazzo di undici anni studiosissimo e diligentissimo: ha ottenuto la promozione alla seconda media della Scuola Germanica, nota per la sua serietà e severità, riportando un punteggio altissimo in tutte le materie; in qualcuno addirittura dieci. Ai genitori e ai ragazzi le più vive congratulazioni e auguri di un luminoso avvenire.

Ferrovieri all'O.d.G.

Il macch. di 1ª cl. **Sergio CHIAPPELLA** del D.L. di Alessandria è stato premiato per diversi suggerimenti relativi alla possibilità di individuare alcune anormalità della apparecchiatura De Limon per la lubrificazione dei bordini e degli striscianti dei locomotori.

Un premio hanno ricevuto anche l'Ispettore P.le **Angelo CARUSO** e l'Operaio specializzato **Edmondo SAIELLI** del Servizio Materiale e Trazione che hanno brevettato una valvola a chiusura automatica per la protezione dell'impianto di lubrificazione dei bordini De Limon e per la messa a punto di una modifica dell'impianto medesimo che evita la perdita del grasso accidentale.

● **Chiudiamo questa cronaca** con una nota di tristezza per la scomparsa del collega Rinaldo Peruzzi, Segretario Tecnico Capo della Divisione Impianti Elettrici. Aveva lasciato qualche ora prima l'ufficio, allegro e vivace come al solito... Addio, caro Rinaldo. Alla tua consorte e a tuo figlio Fabrizio, i sensi del nostro profondo cordoglio.

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

La « Terza Mostra di Arti Figurative » organizzata dal Dopolavoro di Milano è stata allestita a Palazzo Litta, dal 31 maggio al 10 giugno, godendo della partecipazione di quarantuno artisti che hanno presentato cinquantanove opere. L'ing. Renato Taglioni, Capo della Divisione Materiale e Trazione, che rappresentava il Direttore Compartimentale, ha inaugurato la manifestazione consegnando i premi in palio ai seguenti autori: 1°, ad Amedeo Paulon per « Casolare sul Garda »; 2°, ex-aequo a Ubellino Cecchinato per « Composizione n. 1 » e a Francesco Guardiano per « Solitudine »; 3°, a Virgilio Nolli per « Paesaggio padano n. 5 »; 4°, a Domenico Canonico (scultore) per « Realtà drammatica »; 5°, a Domenico Faragna per « Paesaggio »; 6°, a Giacomo Perego (scultore) per « Il cedrone al canto »; 7°, a Guglielmo Salvetti per « Il mercato »; 8°, a Francesco Melis per « Natura morta n. 1 »; 9° a Francesco Tonini per « Campagne toscane »; 10°, a Bruno Moroni per « Autunno ». Hanno avuto una citazione particolare Giuseppe Caletti, Ivo Baldelli, Enzo Raboni. Al pittore Gianfranco Adorni, per l'opera « Il disco » è stato assegnato, all'unanimità, il premio speciale istituito per un soggetto ferroviario.

● **A sostituire l'Ispettore Capo** Superiore dr. Vittorio Cricchio, al quale gli ex dipendenti rinnovano fervidamente calde espressioni di simpatia e l'auspicio di una serena quiescenza, è giunto dal Servizio Personale a dirigere la Segreteria Compartimentale, l'Ispettore Capo Superiore dr. Salvatore Russo. « Voci » esprime al dr. Russo il più cordiale benvenuto.

Benvenuto anche al Segretario Sup. 1ª cl. Nicola Discenza, traslocato alla Divisione Lavori proveniente da quella di Verona.

● **Nella celebrazione** del 150° anniversario della fondazione del Corpo bandistico di Treviglio, il complesso bandistico del Dopolavoro di Milano ha tenuto un concerto serale sulla piazza principale della cittadina lombarda riscuotendo un vivo successo di pubblico. Calorosissimi applausi hanno sottolineato le esecuzioni magistralmente dirette dal maestro Antonio Romano.

● **Marcia nuziale:** Per l'annunciatore della cabina A.C.E.I. di Milano P. Garibaldi Giorgio Tonti e per la gentile signorina Luisa Parravicini. Per il Segretario T.co Capo della Divisione Lavori Bruno Maggi, e per la gentile signorina Celestina Bosco. Auguri di felicità.

● **Cicogna express:** Annunziatina, al Deviatore Francesco Lo Tartaro; Chiara, all'Assistente P.le Felice Zunini, entrambi della stazione di Rho.

● **Il giorno 7 maggio** scorso, ha avuto luogo a Bergamo e Sotto il Monte (paese natale di Papa Giovanni XXIII) l'annuale convegno dei ferrovieri in pensione del Comp. di Milano iscritti al SAUFI.

I numerosi intervenuti hanno discusso i vari problemi interessanti la categoria, tra cui, di particolare importanza, la riliquidazione delle pensioni giusta la Legge 249 del 18 marzo 1968, la concessione di scatti di stipendio per ogni 5 anni di servizio prestato; la creazione di una scala mobile; concessioni di viaggio per l'interno e per l'estero da estendere anche ai figli di età superiore ai 25 anni a carico del pensionato o della vedova del pensionato.

Gabriella CANCRINI, figlia dell'amico Alberto (Redattore Capo della Rivista « L'Italia »), il 19 luglio si è laureata in Scienze Biologiche discutendo una tesi sperimentale sulla citogenetica. Relatore il chiar.mo Prof. Ettore Biocca, direttore dell'Istituto di Parassitologia dell'Università di Roma.

« Voci » porge vivissimi auguri alla neo dottoressa e cordiali felicitazioni ai familiari.

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli, T. 3171**

● **Alle ore 18 del giorno** 25 giugno, nell'aula dei Corsi Professionali della stazione di Napoli C.le, si è tenuta una interessante riunione allo scopo di illustrare al numeroso uditorio l'esistenza e le finalità del « Servizio Sociale », svolto nell'ambito del Compartimento di Napoli, ed in genere in tutta la Rete, da una equipe di bravissime Assistenti Sociali, appartenenti all'E.I.S.S. (Ente Italiano Servizio Sociale). Alla riunione hanno partecipato l'ing. Martines, Capo della Divisione Lavori in rappresentanza del Direttore Compartimentale, ing. Gullo; il dott. Utzeri, Capo della Segreteria Compartimentale; molti Funzionari ed impiegati delle varie Divisioni e degli Impianti di Napoli; i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e per l'E.I.S.S., le Assistenti che operano a Napoli, la sig.na Rita Crispino, Supervisore della Campania e la sig.na Carmen Perini, Coordinatrice Nazionale.

L'ing. Martines, in apertura di riunione, ha brevemente accennato agli scopi che si prefigge l'Azienda nel consentire che le Assistenti operino nell'ambito aziendale e alla bontà della iniziativa, portando ai convenuti il saluto dell'ing. Gullo.

Successivamente sono state svolte due relazioni, seguite attentamente dai presenti: una del dott. Utzeri sul tema « Il Servizio Sociale e le Ferrovie dello Stato », la seconda dalla sig.na Crispino sul tema « Organizzazione del S.S. ».

● **Al piccolo Bruno**, primogenito di Cesare Golia, Capo Stazione della Dirigenza Centrale di Napoli, riuscito primo in graduatoria agli esami di licenza elementare presso il Circolo Didattico di Torre del Greco, giungano le nostre vivissime felicitazioni e l'augurio di « ad maiora ».

● **Giuseppe Carullo**, della stazione di Napoli Smistamento, ha ottenuto il primo premio al Concorso letterario « Rinascita Poetica », indetto dal Giornale « Ribalta letteraria », con la poesia: « Sera allo Scalo ».

● **I Soci del Dopolavoro** Ferroviario di Napoli hanno raccolto un brillante successo nella massima manifestazione ferroviaria di arte che si è tenuta a Firenze dal 23 al 36 giugno.

Nella sezione Scultura, Eduardo Silvestre ha ottenuto il 2° premio per l'opera « Un collega », mentre Aurelio Conte ha ottenuto il 3° premio con « Binari nel mondo ».

Sono stati, poi, segnalati dalla Giuria i seguenti lavori: « Maternità » di Ruggero Pasquarelli, « Tutto me stesso » di Raffaele Mosca, « Maschera rotta » di Angelo Liuzzi.

Nella Sezione Pittura era presente il nostro Pasquale Corcione con l'opera « Nudo rosa ».

Per il complesso delle opere presentate, il Sodalizio di Napoli ha conquistato il primo posto nella classifica generale dei Dopolavoro presenti all'annuale manifestazione.

A tutti giunga il nostro plauso e il vivissimo incoraggiamento per sempre maggiori affermazioni.

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco, T. 3366**

● **Dopo circa tre anni** di permanenza in Sicilia l'ing. Giuseppe Fatuzzo ha lasciato la dirigenza del Compartimento trasferito dal 1° giugno a Roma, dove ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Speciale per i lavori della direttissima Roma-Firenze.

La designazione dell'ing. Fatuzzo ad un incarico di tanta particolare importanza è un meritato riconoscimento della sua vasta preparazione professionale, che ha permesso nell'Isola la realizzazione di opere di ragguardevole valore quali i sovrapassaggi veicolari e pedonali a Messina ed a Villa S. Giovanni, uniche del genere in Italia.

All'ing. Fatuzzo desideriamo porgere, attraverso le colonne di « Voci », il saluto più cordiale dei Funzionari e di tutto il personale del Compartimento che lo ricorderanno con molta stima.

Un saluto di benvenuto, altrettanto cordiale, all'ing. Giovanni Battista Samoggia che ha assunto, proveniente dal Servizio Lavori e Costruzioni, la dirigenza del Compartimento.

● **Attorniati da un folto stuolo** di parenti ed amici hanno festeggiato il 31 maggio le nozze d'oro Grazia e Francesco Scuderi, genitori del Segretario Superiore cav. Michele, dirigente Amministrativo del Deposito Locomotive di Catania.

La cerimonia ha avuto luogo nella chiesa della Madonna del Carmelo dove gli anziani sposi sono stati molto festeggiati.

« Voci » formula vivissimi auguri.

● **Hanno lasciato il servizio** ferroviario durante il mese di luglio: Aiuto Macchinista Giovanni Ventura del Deposito Locomotive di Catania; Manovale Vito La Rocca, del Deposito Locomotive di Catania; Operaio Qualificato di 1ª classe Giuseppe Drago, del Deposito Locomotive di Catania; Manovale Angelo Lanzafame, del Deposito Locomotive di Catania; Operaio Qualificato di 1ª classe Rosario Lo Presti, del Deposito Locomotive di Catania; Operaio Qualificato di 1ª classe Antonino Puleo, del Deposito Locomotive di Messina; Manovale Carmelo Russo, del Deposito Locomotive di Catania; Manovale Francesco Scardina, del Deposito Locomotive di Palermo; Operaio Qualificato di 1ª classe Carmelo Sorbello, del Deposito Locomotive di Catania; Manovale Giuseppe Dorata, del Deposito Locomotive di Catania; Manovale Giuseppe Salesi, del Deposito Locomotive di Catania; Macchinista di 1ª classe Alfio Sposito, del Deposito Locomotive di Caltanissetta; Operaio Qualificato di 1ª classe Salvatore Di Liberto, della Squadra Rialzo di Palermo; Operaio qualificato di 1ª classe Antonino Milazzo, del Deposito Locomotive di Castelvetrano; Macchinista di 1ª classe Giovan Battista Sichera, del Deposito Locomotive di Palermo; Applicato Tecnico Capo Angelo Ferraro, del Deposito Locomotive di Messina; Conduttore Giovanni Armetta, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo; Conduttore Giuseppe Bonafede, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo; Assistente Principale Francesco Garofalo, della stazione di Palermo Centrale; Deviatore Giovanni Ruta, della stazione di Caltagirone; Manovale Luciano Gattuso, della stazione di Palermo Centrale; Capo Stazione Principale Vincenzo Di Stefano, della Stazione di Messina; Manovale Michelangelo Romeo, della Squadra Ponti in ferro di Palermo; Operaio d'armamento Sebastiano Caruso, del 17° Tronco Camaro; Operaio 1ª classe Salvatore Alibrandi, della 4ª Zona I.E. di Messina; Operaio d'armamento Filippo Scannella, del 21° Tronco Lavori di Catania; Operaio Specializzato Giovanni Mossuto, della 7ª Zona I.E. di Caltanissetta.

A tutti « Voci » augura una serena quiescenza.

● **Tutti promossi** in casa del Frenatore Eduardo Ciulla, del Dep.

I nuovi dirigenti dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci dipendenti dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

Il Comitato Centrale, eletto dal 5° Congresso Nazionale dei Combattenti e Reduci dipendenti dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, nella seduta del giorno 15 giugno 1969, ha designato a far parte della Giunta Esecutiva, con le seguenti cariche, i sottoindicati commilitoni:

Presidente e Delegato Nazionale Motorizzazione Civile: dott. Attilio Vetta, Ispettore Capo Direzione Generale Motorizzazione Civile e T.C.

Vice Presidente e Delegato Nazionale F.S.: dott. Mario Scodellari, Ispettore Capo Superiore F.S. (Ufficio Centrale Dopolavoro ferroviario).

Vice Presidente e Vice Delegato Nazionale F.S.: dott. Danilo Marchione, Ispettore Capo Superiore F.S. (Servizio Personale).

Vice Presidente e Delegato Nazionale Aviazione Civile: dott. Saverio Spampinato, Ispettore Generale dell'Aviazione Civile.

Membri: dott. Vincenzo Cappelleri, Ispettore Capo Superiore F.S. (Divisione Commerciale Reggio Calabria); dott. Mauro Matteoli, Ispettore Capo F.S. (Servizio Approvvigionamenti); dott. Domenico Manganelli, Ispettore Principale F.S. (Segreteria Compartimentale di Napoli).

Segretario Generale: dott. Francesco Manchisi, Ispettore Principale F.S. (Segreteria Compartimentale di Roma).

La stazione di Napoli a volo di rondine.

Personale Viaggiante di Palermo. Le quattro figliuole hanno concluso brillantemente l'anno scolastico, con ottimi voti: Giuseppina, promosso alla 3ª classe dell'Istituto Tecnico Commerciale, Anna promossa alla 3ª media, Mariella promossa alla 1ª media e Silvana promossa alla 3ª elementare.

Auguroni da parte di « Voci ».

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Seconda culla** in casa Loreto. L'Ispettore Pr.le ing. Carmine Loreto della locale Divisione Materiale e Trazione annuncia la nascita di una graziosa femminuccia, Anna Chiara. All'ing. Loreto ed alla sua gentile consorte vivissimi rallegramenti. Alla piccola Anna Chiara gli auspici di un lieto avvenire.

● **Si sono uniti in matrimonio** nella Chiesa della Candelora di Reggio Calabria la signorina Elisabetta Marino — figlia dell'Applicato P.le a riposo Santo — ed il signor Giovanni Spinola, A. Macchinista del D.L. di Paola. Vive felicitazioni da parte di « Voci ».

● **La piccola Anna Cinzia**, figlia del Capo Treno di 1ª classe Latella Michele del locale D.P.V., ha fatto la Prima Comunione affettuosamente festeggiata dai genitori, parenti ed amici. Anche Antonello Placanica, figlio del Segretario Capo Pietro Palacanica, ha ricevuto la Prima Comunione festeggiato da amici e congiunti.

● **Rocco Vincenzo Casciano** figlio dell'Operaio Qualif. di 1ª classe del locale Laboratorio di Orologeria Fortunato, ha spento le rituali cinque candeline nell'intimità della famiglia. Al piccolo Rocco tanti cari auguri per il suo quinto compleanno.

● **Gianfranco Crupi**, figlio del Segretario Superiore prof. Rocco, Crupi, Capo Reparto Veicoli della locale Divisione Trazione è stato promosso alla quinta Ginnasiale riportando la media dell'otto. A Gianfranco le nostre congratulazioni, all'orgoglioso papà i nostri più cari rallegramenti.

● **Pinuccio Strati**, figlio del Segretario Capo della locale Segreteria Compartimentale geom. Orazio Strati, è stato promosso alla IV classe elementare portando a casa la pagellina con tutti dieci. Congratulazioni!

● **La piccola Margherita Speranza** è stata promossa alla Seconda Media riportando la bella media dell'8 e mezzo. Alla brava Margherita le nostre congratulazioni. Al papà, Giuseppe Speranza Capo Stazione Principale presso l'impianto di Sapri i nostri rallegramenti.

● **E' deceduto a Buenos Ayres**, all'età di 76 anni, il Deviatore a riposo Giovanni Le Rose, combattente della Guerra 1915-18, decorato di Croce al Merito di Guerra e di Medaglia al Valor Militare. Il compianto Le Rose aveva prestato servizio per circa 44 anni. Ai figli Antonio e Francesco, titolari delle stazioni di Amantea e Scalea ed ai figli Sisto, Diego, Ugo, Giuseppe, Anna ed Ida residenti in Argentina giungano le nostre più vive condoglianze per la perdita del caro padre.

Le espressioni del nostro cordoglio giungano anche al Capo Tecnico P.le Gerico p.i. Diego, delle Officine IE, per la perdita della mamma, signora Domenica Mallone Gerico, ed agli amici Paolo e Luigi Calvarano colpiti da identico lutto.

ROMA

(Servizi)

● **Binario dieci.** Ecco un primo elenco di ragazzi che, a chiusura dell'anno scolastico, hanno conseguito la promozione con medie lusinghiere: Stefania Ceccarelli, promossa alla seconda media; Maria Dolores Donnarumma, al secondo Ragioneria; Ruggero Fralleone, al secondo Liceo Classico; Fabrizio Frontali, alla terza Media; Luciana Iacobini, al IV Ragioneria; Paolo Mastrobuoni, al secondo Liceo Classico; Aurelio Mazzocchitti, al secondo Istituto Nautico; Elvira Pietraroia, alla quinta elementare; Luigi Pietrarola, alla seconda elementare; Angela Pietropaoli, alla prima Media; Anna Maria Pistillucci, al secondo Istituto Magistrale; Rossana Rossi, al quinto Liceo Scientifico; Patrizia Cecilio al terzo Liceo Classico, vincitrice di borsa di studio. Ai promossi, figli di dipendenti del Servizio Ragioneria, giungano i più vivi rallegramenti da parte dei superiori e dei colleghi dei loro papà e della Redazione.

● **Marcia nuziale.** Il 9 giugno, nella Basilica di San Marco, la signorina Gabriella Cecilio, figlia del Coadiutore Capo Alfredo Cecilio del Servizio Ragioneria, si è felicemente unita in matrimonio al signor Franco Mazzoni. Agli sposi e ai loro congiunti le più vive felicitazioni e gli auguri più fervidi.

● **Complimenti alla piccola** Raffaele Ilda, figlia di Albino, Capo della Segreteria dell'Ufficio Centrale 5° del Servizio Lavori, la quale ha conseguito la promozione alla quarta classe elementare con la media di 9/10.

● **Luisa Tavanti Chiarenti**, figlia del Coad. Capo Furio del Serv. Lavori, si è brillantemente laureata con la massima votazione in Lingue e Letterature Straniere. Al felice papà ed alla brava Luisa i più fervidi complimenti di « Voci ».

● **Otto « 10 » in colonna**, uno sotto l'altro! Ce li ha mostrati in Redazione un papà dal volto raggiante, l'Appl. P.le Antonio Immormino del Serv. Movimento. La bella pagella è della figlia Patrizia che il 20 giugno ha consegnato il diploma di Licenza Elementare. Complimenti!

● **Complimenti anche** a Domenico e Claudio Maricchiolo, studiosissimi figli di Giovanni, Ispettore Capo presso la Direzione Generale del Coordinamento, promossi, con la media dell'otto, rispettivamente alla III ed alla II Media. Ad maiora!

● **Le nostre felicitazioni** al dott. Eugenio Figus, capo della Sez. 1ª dell'Ufficio 59 degli Approvvigionamenti, promosso Ispettore Capo Superiore.

Auguri anche ai seguenti colleghi degli Approvvigionamenti, per le promozioni recentemente ottenute: Silvano Caratelli ad App. Tecn. Capo; Raimondo Pagani e Innocenzo Belli ad Usciere; Domenico Lanari e Annunziata Gueli Marulli ad App. Capo; Costanzo Diamanti ad Aiutante.

● **Condoglianze al** Coad. Capo Gino Lotti del Eerv. Approvv.ti, per la morte del suocero sig. Emidio Petrini.

● **Collocamenti a riposo:** auguriamo una lunga pensione ad Angelo Marrocco (Tipolito) ed Ezio Taddei (Magazzino App.ti Roma Tib.na).

● **Cicogna express:** Umberto è arrivato in casa del dr. Alfonso Condemi De Felice; Maria Lidia, in quella del rag. Giorgio Mancini. Auguri a tutti.

● **Marcia nuziale:** vive felicitazioni all'Usciere Capo Sisto Scalzini degli Approvv.ti per il matrimonio della figlia Mirella.

● **La casa del Segretario** P.le dott. Bruno Sacchetti, dell'Ufficio 2° del Servizio Personale, è stata allietata dalla nascita di una graziosa bambina che si chiamerà Alessandra.

Alla neonata, ai genitori ed ai familiari tutti i migliori auguri degli amici colleghi e dalla Redazione di « Voci ».

VIVE NEL RICORDO

L'Operaio d'armamento **Danilo MATTEI**, deceduto per infortunio in servizio nella Stazione di Vaiano.

Alla famiglia le sentite condoglianze di « Voci ».

ROMA

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Binario dieci.** Sandro e Anna Pace, figli del Manovale Claudio, della stazione di Roma Termini, sono stati promossi alla 2ª e 4ª classe elementare con la media del 9 e di oltre 8/10, rispettivamente.

Complimenti vivissimi e... buon proseguimento sullo stesso binario del profitto.

Stefano e Marco D'Ambrosio, nipotini studiosissimi dell'Assistente

ESTATE

In estate le spighe maturano,
il contadino falcia le spighe.
In mezzo al grano
nascono i papaveri.
I papaveri stanno in mezzo
ad un mare dorato.
Sembrano tanti ometti
vestiti di rosso
che fanno
guerra con le spighe
vestite di giallo.
Sembra che la guerra
dei papaveri
contro le spighe
non finisca mai.
La guerra finirà
quando i tepori
dell'autunno
batteranno alle porte
dei contadini.

Loredana Montesanti
(III elementare)

P.le Leonardo Foglietta della Stazione di Roma Termini, hanno reso felice il nonno riportando rispettivamente la promozione in II Media ed in seconda elementare con la votazione di 9/10 e 10/10. Rallegramenti.

● **Lieti avvenimenti** in casa del Coadiutore Capo Alfredo Attili della Segreteria Compartimentale.

La figlia Fiammetta si è felicemente sposata il giorno 7 con il sig. Angelo Turni.

Il figlio Silvano ha conseguito la licenza di III media a pieni voti.

All'amico Attili, agli sposi e al bravo Silvano i nostri rallegramenti ed auguri.

● **Condoglianze vivissime** all'amico Capo Gestione P.le a riposo Dionisio Degan, nostro assiduo lettore, che ha avuto recentemente la sventura di perdere la moglie amatissima sig.ra Antonietta Olivuz, deceduta per malore improvviso.

● **Marcia nuziale** nella basilica dei S.S. Cosma e Damiano, il 30/7, per Gianni Scanio, segretario p.le presso la Divisione Materiale e Trazione di Roma, e la gentile sig.na Anna Maria Santucci. Auguri vivissimi agli sposi.

● **Il sig. Giuseppe Mastrogiovanni,** padre del collega C. S. P.le Antonio della Stazione di Roma Termini, è stato recentemente insignito della onorificenza di Cavaliere dell'Ordine di Vittorio Veneto, ricevendo anche una medaglia d'oro-ricordo e la cittadinanza onoraria della gloriosa città per speciali meriti combattentistici.

Al valoroso sig. Giuseppe e all'amico Antonio i nostri vivissimi rallegramenti.

TORINO

Red.: Dr. R. Marello, T. 2089

● **Negli ultimi giorni** di maggio ha avuto luogo ad Alessandria un Convegno Interregionale sul tema «I porti liguri ed il Piemonte». Cinque sono state le relazioni di base; tra queste una è stata svolta dall'avv. Oberto su «Il sistema dei collegamenti fra i porti liguri e il retroterra nel quadro dell'organizzazione territoriale della regione piemontese»; un'altra su «I riflessi dell'evoluzione tecnologica dei trasporti e del traffico sul sistema dei porti liguri e sui collegamenti con il retroterra» è stata tenuta dall'avvocato Pertusio.

Una memoria di sintesi sulle scelte politico-operative per il coordinamento fra i porti liguri ed il retroterra piemontese è stata infine presentata dal prof. Marchese della Università di Genova. I lavori del Convegno sono stati completati da un'ampia discussione, al termine della quale si sono tratte le conclusioni e si sono concretizzate le proposte operative per dar vita a forme idonee di coordinamento fra enti liguri e piemontesi interessati alla realizzazione di una vasta integrazione territoriale in rapporto al sistema portuale ligure.

● **La sera del 17 giugno,** nella sede estiva della «Famija Turineisa», il Direttore Compartimentale ing. Petruzzi ha tenuto una conferenza sul tema: «La situazione presente e quella futura della rete ferroviaria del Compartimento di Torino». Nel corso della riunione sono stati illustrati, con una rapida ma efficace carrellata, i lavori già eseguiti durante l'ultimo decennio e quelli di via di esecuzione o progettati per migliorare ed ammodernare il servizio dei trasporti nella regione subalpina.

Il numeroso pubblico presente, fra cui lo stesso Presidente della «Famija Turineisa» prof. Dino Gribaudi, ha seguito con vivo interesse la esauriente e piacevole trattazione dell'argomento, dopo la quale, a naturale completamento, sono stati proiettati tre documentari, rispettivamente sugli ACEI, sulla «Tartaruga» e sul «Treno Azzurro».

● **Il 24 maggio,** nel Salone del Collegio degli Ingegneri nella Stazione di Torino Porta Nuova, hanno avuto luogo l'inaugurazione e la premiazione della «IX Mostra Nazionale di Fotografia Artistica dei Ferrovieri». Ecco i primi classificati per ogni categoria: soggetto ferroviario bianconero: Luigi Micheli di Firenze con l'opera «Giorno di neve»; color dias: Enrico Corino di Torino con «Alluvione n. 3»; soggetto libero bianconero: Tiziano Barbi di Brescia con «Ritratto triste»; color print: Giuseppe Moggio di Genova con «Rosso orientale»; color dias libero: Luigi Scattolini di Chiavari con «Vecchia casa».

Alla cerimonia erano presenti l'ing. Di Toro per l'Ufficio Centrale del D.L.F., il Direttore Compartimentale ing. Petruzzi, i Capi delle locali Divisioni, numerosi funzionari ed agenti.

● **L'Ispettore Capo Superiore** ing. Luigi Vaccarino, proveniente da Roma, ha recentemente assunto la dirigenza della locale Segreteria Compartimentale. I ferrovieri piemontesi, che già ebbero modo di conoscerlo e di apprezzarlo durante la sua lunga permanenza presso questa Divisione Impianti Elettrici, gli porgono un cordiale benvenuto ed un affettuoso augurio di buon lavoro nel suo nuovo incarico.

● **Binario dieci:** per Filippo Lanzarotto, figlio del Segretario Superiore di 1ª cl. cav. Giovanni della Divisione Materiale e Trazione, che ha recentemente conseguito presso il Politecnico di Torino la laurea in Ingegneria Elettrotecnica, discutendo la tesi «Controllo in frequenza di un motore asincrono»; relatore il Chiar.mo prof. Luigi Piglione. Vivissime felicitazioni ed auguri.

● **In ancor giovane età** è improvvisamente deceduto il Capo Gestione Sovrintendente cav. Pierino Dutto, Capo dell'Agenzia Commerciale di Torino Porta Nuova. Funzionario preparato e uomo quanto mai buono, era stimato e benvoluto da tutti: superiori, colleghi, dipendenti ed amici. Ai figlioletti Roberto e Guido, così duramente colpiti pochi mesi dopo aver provato il grande dolore della prematura perdita della mamma, le più affettuose espressioni della nostra umana solidarietà e del nostro profondo cordoglio.

VENEZIA

Red.: Dr. A. Palcani T. 2301

● **Schio, Valdagno e l'Ossario** del Pasubio sono state le mete della gita del 29 maggio, organizzata dal D.L.F. di Venezia per i pensionati del Sodalizio. Il gruppo, composto di 73 persone, ha trascorso una serena giornata in cordialità ed amicizia. Al termine dell'itinerario è stato rivolto, a nome dei partecipanti, un sentito ringraziamento al DLF auspicando che tali simpatiche iniziative prendano sviluppo anche sul piano nazionale, per dare modo alla benemerita categoria dei pensionati di ritrovarsi e soprattutto di sentirsi ricordati dai giovani colleghi attualmente in servizio.

● **L'Olimpionico Primo Baran,** medaglia d'oro per il canottaggio alle Olimpiadi di Città del Messico, si è unito in matrimonio, il 24 maggio, con la signorina Gabriella Gobbo. Voci della Rotaia si unisce agli amici ed ammiratori del ferroviere sportivo trevigiano per augurargli, assieme alla gentile consorte, lunghi anni di prosperità e serenità.

● **L'Architetto Enzo Rota,** Ispettore P.le della Divisione Lavori di Venezia, ha vinto il 4° premio al Concorso Ferreuropa 1969, per una composizione grafica e pittorica da utilizzare per un manifesto sul tema: Collaborazione ferroviaria per l'unità europea. Congratulazioni ed auguri.

● **Felicitazioni vivissime** ai seguenti colleghi recentemente insigniti della Croce di Cavaliere dell'Ordine «al merito della Repubblica Italiana»: Sergio Balasso, Capo Stazione Superiore; Gualdi Dr. Angelo, Ispettore P.le; Gastone Sperotto, Macch. di 1ª Cl. a riposo; Dr. Enzo Isnenghi, Ispettore P.le.

● **Ha lasciato Venezia** per la nuova destinazione di Bologna, allo stesso incarico di dirigenza, il Capo della Segreteria Compartimentale, Ispettore Capo Aurelio Giacomini, il quale realizza così la propria aspirazione di tornare in servizio nella propria città di origine. Voci della Rotaia gli rivolge un vivissimo saluto ed augurio, nonché un benvenuto a Venezia al nuovo Dirigente della Segreteria Compartimentale, Ispettore Capo cav. Antonino La Tessa.

● **Domenica 22 giugno 1969** si è concluso il corso di Esperanto organizzato dal D.L.F. di Venezia e tenuto dal Dr. Serio Boschin dal 22 novembre 1968 al 30 maggio 1969. Tutti i partecipanti, ferrovieri e figli di ferrovieri, che hanno seguito con entusiasmo le lezioni, hanno brillantemente superato gli esami, conseguendo il Diploma di 1° grado.

I modelli di Lida

Io sono Cico e vi presento una tuta che si può indossare a qualunque ora del giorno. Non ci sono bottoni ma solo una lunga chiusura lampo, per cui posso infilarla anche senza l'aiuto della mamma. E' adatta a bambini dai 5 ai 10 anni.

Io invece sono Pussi e indosso con piacere questo allegro vestitino che la mamma mi ha fatto con un lunghissimo volà di cotone o di picché.

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

NO ALLE DIVISE DI FUSTAGNO

Cara « Voci della Rotaia »,

vorrei sapere qualcosa sulla nuova divisa invernale del Personale di Macchina per la quale, proprio dalle tue colonne, appresi essere in programma la sostituzione della stoffa.

Dopo quell'annuncio il Personale di Macchina ha atteso la distribuzione del « terital-lana » come una manna... Veramente era finito quello « schifo » del fustagno che dopo due lavature ci rendeva pressoché ridicoli? Sembra non sia vero, purtroppo e che ci sia ancora una larga scorta di fustagno presso il Magazzino di Roma Tiburtina.

Non si potrebbe almeno iniziare la distribuzione della nuova stoffa al Personale di Macchina addetto ai « mezzi leggeri » più a contatto diretto col pubblico?

NELLO BOSCAGLI
D.L. - ROMA (S. Lorenzo)

● *La distribuzione delle scorte in rimanenza nei magazzini e la fornitura delle nuove stoffe sono, ad ogni innovazione, due problemi concomitanti che determinano la inevitabile gradualità nella sostituzione delle divise.*

Esistono, infatti, nei magazzini aziendali scorte del vecchio fustagno, ma sono stati già acquistati e distribuiti ad altro personale migliaia di metri del nuovo « terital-lana ». Per il vecchio, brutto ma glorioso fustagno è stata decretata veramente la radiazione dal servizio attivo.

E' in avanzata fase di realizzazione, intanto, una innovazione radicale per la fornitura del vestiario uniforme: le divise verranno fornite ai richiedenti, secondo la propria « taglia », direttamente da una delle grandi Case di confezioni che hanno partecipato alla gara di appalto recentemente indetta dalla nostra Azienda.

Ancora un po' di pazienza quindi e l'aspirazione dei Macchinisti, come quella degli altri ferrovieri interessati alle divise, sarà soddisfatta.

UNA « FRITTURA » INVISIBILE

Gentilissimo Direttore,

comandato di servizio il giorno 3 luglio scorso ho effettuato il treno 972, in partenza alle ore 14.20 da Roma, quale Aiuto Macchinista.

Giunto ad Ancona alle 18.46, dopo aver portato il locomotore in deposito ed aver adempiuto a tutte le altre incombenze, mi sono recato alla mensa del Dopolavoro per cenare. Ho ordinato una frittura di pesce ed un po' di insalata come contorno (noto per inciso che il tutto mi è stato servito in un unico piatto). Ho fatto presente al gestore che la frittura comprendeva solo quattro alici, due totani a pezzetti e un altro pesce, il resto era tutta insalata. Alla mia contestazione ha risposto che per i ferrovieri era pure troppo.

Io chiedo a Lei, signor Direttore, se dopo aver prestato regolare servizio, un agente deve essere trattato in quel modo. Le scrivo nella speranza che i dirigenti del D.L.F. vengano a conoscenza di quanto esposto.

EZIO AURELI
A. Macch. - ROMA (S. Lorenzo)

● *A noi sembra molto grave il tutto; siamo sicuri che l'Ufficio Centrale del Dopolavoro ci farà sapere qualche cosa in merito.*

ALLE PORTE DI ROMA

Egregio Direttore,

chi Le scrive è un ferroviere di Grosseto, un Capo Personale Viaggiante ancora in attività di servizio. Giorni fa mi recai a Roma con il treno ET 819 per visitare mio figlio, militare al CAR Bersaglieri.

Da molto tempo non mi recavo a Roma (ma ho svolto su questa linea per ben 15 anni servizio con le mansioni di Capo Treno) e quello che mi ha colpito maggiormente è stata la sporcizia che da Roma Ostiense a Roma Termini presenta la scarpata ferroviaria, come se fosse stata adibita a scarico di rifiuti. Non era in queste condizioni neppure nell'immediato dopoguerra. Debbo dire che mi ha meravigliato maggiormente il fatto che nessuno prenda le iniziative necessarie perché questo sconcio abbia termine. E' un bel benvenuto che diamo ai turisti e a tutti gli italiani proprio all'ingresso della capitale d'Italia!

Altro fatto da segnalare, perché sia portato a conoscenza a chi di dovere, mi è accaduto alla Stazione Tiburtina. Mi sono recato ai gabinetti della stazione e non ho potuto usufruirne perché privi di attaccapanni sicché ho dovuto recarmi al vicino bar.

Mi scusi per il disturbo.

ALMIRO MARCONI
D.P.V. di GROSSETO

● *« Voci » ha già affrontato il tema che lei oggi ripropone con la sua lettera. Ci risulta che la Direzione Compartimentale ha provveduto ad interessare le competenti Autorità Comunali che, noi pensiamo, dovrebbero trovare il modo di convincere gli abitanti della zona a non scaricare più le immondizie lungo la linea ferroviaria. Intanto, a cura del nostro Servizio Lavori, si è provveduto più volte alla pulizia della scarpata.*

Per quanto riguarda le « toilettes » di Roma Tiburtina, si segnala all'attenzione dei competenti uffici il piccolo ma non trascurabile problema degli attaccapanni.

COME INDICARE « QUEL POSTO »

Signor Direttore,

girando l'Italia in lungo ed in largo, ho notato presso tutte le stazioni le più svariate insegne indicative. Fra queste c'è quella che più mi ha colpito e precisamente l'indicazione dei « posti di decenza ».

Alcune stazioni portano ancora scritto la parola « Cessi » uomini-donne, altri « gabinetti » altri la figurina (davvero molto piccola) di un omino e una donnina.

Ora, non si potrebbe uniformare e indicare i suddetti luoghi con un unico segnale nazionale (o meglio anche internazionale) del tipo di quelli in uso nelle autostrade?

Con l'occasione rilevo anche che spesso questi ambienti sono insopportabilmente sporchi e, in genere, non per colpa delle F.S., ma degli utenti.

LETTERA FIRMATA

● *Il suo rilievo ci sembra oltremodo centrato, così come la sua proposta. A nostro avviso la soluzione più semplice e più efficace, per indicare la « destinazione » dell'ambiente, è quella di una figurina di uomo e di donna. E per una indicazione in lettere visibile a tutti da lontano propenderemmo per la parola « toilette ».*

Quanto alla pulizia, è evidentemente indispensabile la collaborazione degli utenti; ma anche da parte dei rappresentanti dell'Azienda occorre un impegno serio e metodico: anche questo fa parte delle cose necessarie per rendere gradito il viaggio in ferrovia.

IL LAVORO DEGLI ASSUNTORI

Signor Direttore,

vorrei portarLe a conoscenza il servizio che viene svolto dal personale delle assuntorie di stazione appellandomi precisamente a quanto è stato prospettato da « Voci della Rotaia » n. 4, pag. 11.

Si parla del nuovo orario di lavoro e del traguardo delle 40 ore settimanali da raggiungere entro tre anni.

Lei sa quante ore lavorative esplica un Assuntore? Da un minimo di 48 ad un massimo di 60 ore. Non sono quindi d'accordo con quanto ha scritto il signor Furio Di Bello sul tempo libero che darebbe la possibilità di sviluppare i lati più intimi della propria umanità sia nell'ambito della propria famiglia sia nelle altre attività ricreative e culturali.

Gradirei inoltre conoscere se, quando sarà approvato il disegno di legge n. 655 gli assuntori saranno passati a ruolo e riconosciuti ferrovieri a tutti gli effetti.

SALVATORE PIZZOLLA
Stazione F. S. - LATIANO

● *Il collega Di Bello nel suo articolo « Verso il nuovo orario di lavoro » fa il commento della normativa attuale ma, come dice il titolo del tema trattato, parla delle prospettive umane e sociali che si aprono con la nuova normativa sull'orario di lavoro.*

L'art. 23 del sopracitato disegno di legge prevede infatti, « per tutto il personale delle ex assuntorie orari di lavoro settimanale di durata non superiore alle 56 ore fino al 31 dicembre 1968 e 48 ore fino al 31 dicembre 1970.

A decorrere dal 1° gennaio 1971 la durata della settimana lavorativa è regolata dalle norme di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433 e successive modificazioni ».

Come lei certamente sa, l'orario vigente per i ferrovieri, regolato dal D.P.R. 433 è di 46 ore e le « successive modificazioni » prevedono l'orario settimanale di 40 ore.

Chiarito questo siamo certi che ***anche lei sarà d'accordo con quanto scritto dal collega Di Bello.***

La risposta alla sua seconda domanda è affermativa: quando sarà approvato il disegno di legge n. 655 gli ex assuntori saranno ferrovieri a tutti gli effetti.

CONVEGNO INTERNAZIONALE SUI TRASPORTI FERROVIARI

Nei giorni 28 e 29 settembre, nel quadro delle manifestazioni del 19° Salone della Tecnica, si terrà a Torino un Convegno Internazionale sui Trasporti Ferroviari.

Il Convegno che avrà per tema « Tecniche moderne per il rilancio dei trasporti ferroviari » si articolerà nei due seguenti sottotemi:

1 - « Lo sviluppo dei rotabili e degli impianti ».

2 - « Le prospettive del trasporto ferroviario nell'ambito regionale ».

Filatelia

ITALIA. In occasione del viaggio a Ginevra compiuto da S.S. Paolo VI, il 10 giugno, è stato emesso dalle Poste Svizzere un francobollo da 30 c. di servizio con la sovrastampa: « Visite du Pape Paul VI. Genève 10 juin 1969 ». Questo francobollo non è stato valido per affrancare la corrispondenza dei privati; ma ha potuto essere acquistato da tutti nuovo, usato ed anche su F.D.C. nel solo giorno di emissione (10 giugno 1969).

Contemporaneamente alle manifestazioni filateliche di « Torino - '69 », per il 26 giugno è stato emesso un francobollo italiano da L. 50 celebrativo del cinquantenario della Federazione fra le Società filateliche

Questo francobollo, per aumentare lo spazio a disposizione dei bozzettisti non ha ripetuto la consueta dicitura « Poste Italiane » ma bensì ha adottato la dicitura « Italia ».

Durante la manifestazione indetta nel salone delle Esposizioni di Torino al Valentino sono stati usati ben sette annulli speciali fra i quali uno per il trasporto delle corrispondenze da Torino ad Aosta per via aerea ed un'altro per la partenza della corrispondenza da Saint Vincent per celebrare l'Albo d'oro della Filatelia Italiana.

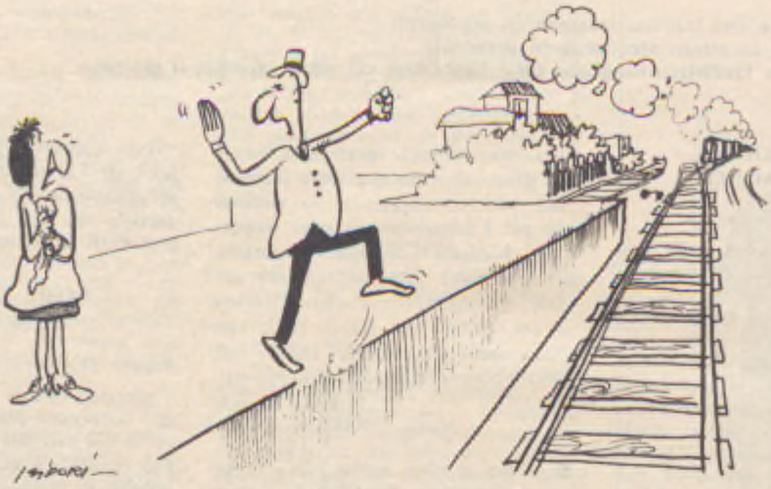
CITTA' DEL VATICANO. Per il viaggio di S.S. Paolo VI in Africa, il 31 luglio verrà emessa una serie di tre valori (L. 25, 55 e 250) per un complessivo importo di L. 230, in fogli di 40 esemplari. Si ritiene che con i francobolli stessi sarà possibile inoltrare « fermo Posta » a destino alcune buste che saranno poi restituite ai mittenti all'Ufficio Postale della Città del Vaticano.

REPUBBLICA DI SAN MARINO. I francobolli usciti il 25 giugno dedicati alla « Storia della Carrozza », riportano nelle vignette i seguenti soggetti: L. 5 - Char a banc — L. 10 - Private rouche — L. 25 - Private drag — L. 40 - Hansom cabe — L. 50 - Curricle — L. 90 - Wagonette — L. 180 - Spider phaeton.

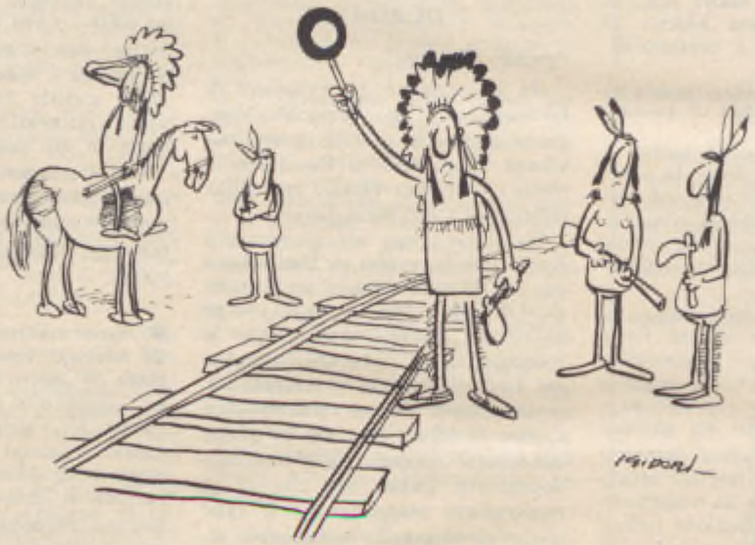
NUMISMATICA ITALIANA. E' possibile prenotare la serie ordinaria di monete del 1969 fino al 30 settembre. Essa come per il 1968 sarà composta di otto monete (Lire 500, 100, 50, 20, 10, 5, 2 e 1) e sarà venduta al prezzo di L. 2.500. Le prenotazioni debbono essere indirizzate al « Servizio Numismatico della Zecca », Via Principe Umberto, 4 - 00185 ROMA - sul Conto Corrente Postale n. 1/54556. Le monete saranno recapitate al domicilio del committente a mezzo assicurata postale e sono garantite « fior di conio ».

Dino BONCOMPAGNI

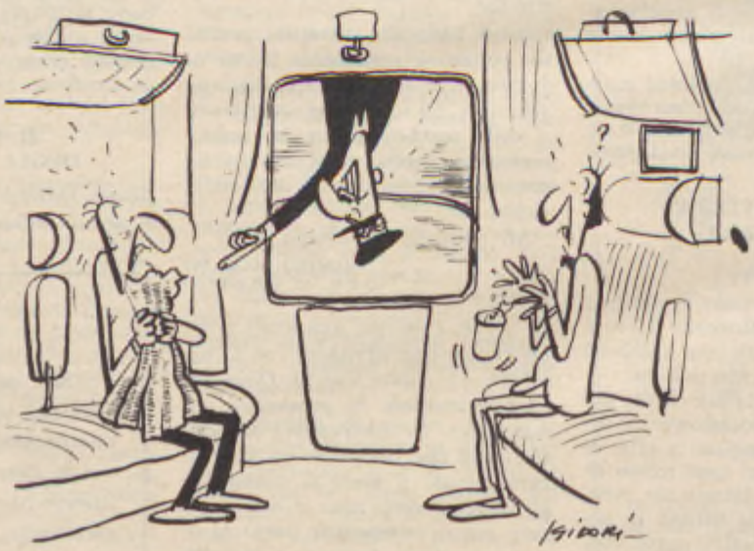
Ridiamo con Isidori



— Beh, ora ti lascio se no finisce che perdo il treno.



ASSALTO AL TRENO



— Biglietto!

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Scarto sillab. iniz. (9/7)

O TRECCE BIONDE...

O trecce bionde, sotto il vostro velo
avete stretto i palpiti del sole
e se vi guardo a lungo più non celo
le lacrime che il vostro intimo vuole.
E piccole, così bene acconciate,
il cuore in gola mi solleticate.
Andrò forse per voi cercando un fiore
nel più segreto canto di un giardino,
e nel profumo ritrovar l'amore,
il palpito fecondo di un destino.
Come una cipria coglierò nei veli
messi a farfalla tra i dorati steli.

BELFAGOR

Lucchetto (4/7 = 9)

FIGLI GRANDI

(soliloquio di una madre)

Ognun qui accampa il suo diritto, ed io
che tutto offersi senza nulla chiedere,
sol se è piccino posso dir che è mio!

IL VALLETTO

Frase doppia

IN AFRICA

Mentre la negra tramutava ancora
la tenda a pan di zucchero di sito,
c'è qualcosa — pensavo incuriosito —
se xxxxxxxx xx xxxxxx xxxxxx;
ma quando chiesi: a che tal mutamento?
So io perché — mi disse in secco accento.
Parve, a me bianco, inver poco garbata
tal xxxxxxxx xxxxxxxx xx xxxx,
ma intervenne il marito e spiegò allora
la ragion dei traslochi assai sensata:
prima a causa d'un branco di mandrilli
e dopo pel timor dei coccodrilli.

LONGOBARDO

Frase a incastro (xxxoo oo oooxx)

IL DENTISTA CAMBIA STUDIO

E' molto in gamba e avendo conoscenze,
di fare molta strada conta già;
se volere è potere, ei — preparato —
col nuovo gabinetto s'imporrà!

TRABEL

Aggiunta sillab. iniz. (8/11)

AD UN RIVALE FORTUNATO

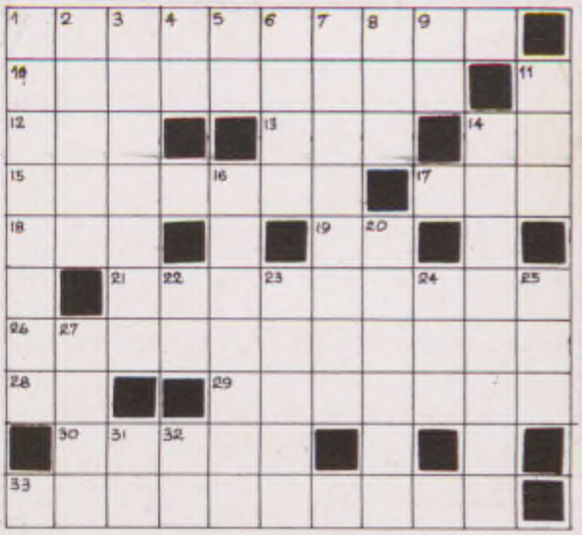
Tu sotto sotto cerchi, con ingegno,
di scavarmi la fossa, a quanto pare;
ma io farò... i miei passi e con l'impegno
e i... mezzi estremi, ben saprò arrivare.

TRAIANO

Cruciverba

ORIZZONTALI: 1) Per le strade cominciano a diventar troppe; 10) Nome d'uomo; 12) Bizze senza capo né coda; 13) Scala di sensibilità per pellicole; 14) Reggio Calabria (sgl.); 15) Istigare, sobillare; 17) Una varietà di rose; 18) Iniziali di Rota; 21) Tirocinio delle monache; 26) Rivalutato, scolpato; 28) Iniziali di un Gandolfi cantante; 30) Ardire, arrischiare; 33) Pietra di Tivoli.

VERTICALI: 1) Conducente dell'aria; 2) Paese della Valle di Susa; 3) Vi si mette il caffè; 4) Il centro della moda; 5) Nota musicale; 6) Uno Sharif attore; 7) Affluente dell'Arno; 9) Articolo; 11) Palmipede domestico; 14) Piccolo volatile; 16) Mettere in moto, dar inizio; 20) Là fanno i calciatori per distendersi; 22) Il se dei tedeschi; 23) Il nome di Pataccini; 24) Azienda Autonoma Strade; 25) Le vocali di Colombo; 27) Il principe di Borodin; 31) Salerno in auto; 32) Città campana (sgl.). *(F. Muccio).*



Indovinelli

LA QUESTIONE DELLE CASE

Mentre di piani liberi
se ne trovano in giro in abbondanza,
parecchi a star costretti son persino
in otto in una stanza!

RENATO IL DORICO

NELLA NUOVA ABITAZIONE

Poiché sotto di me
ci passa proprio il fil della corrente
e son pure fornito di una pila,
la... luce non mi manca certamente.

RENATO IL DORICO

TENNISTA FUORI FORMA

In quei tempi (era in doppio) si affermò,
ché qualche dote allor non gli mancò;
ora che si presenta da « isolato »,
proprio a... metà partita egli è scoppiato.

TRAIANO

LA RIVOLTA E I CAPI TRADITORI

Gli sfruttatori che l'han fatta nascere
e al punto buono se la son... svignata,
or — dopo il pigia-pigia — non si dolgono
se in un lago di sangue è terminata.

TRAIANO

MIA FIGLIA DICIANNOVENNE

Vista in bikini ha fatto colpo assai
e a noi ci sembra strano
che cresca come un fungo... a tutto spiano!

ASCANIO

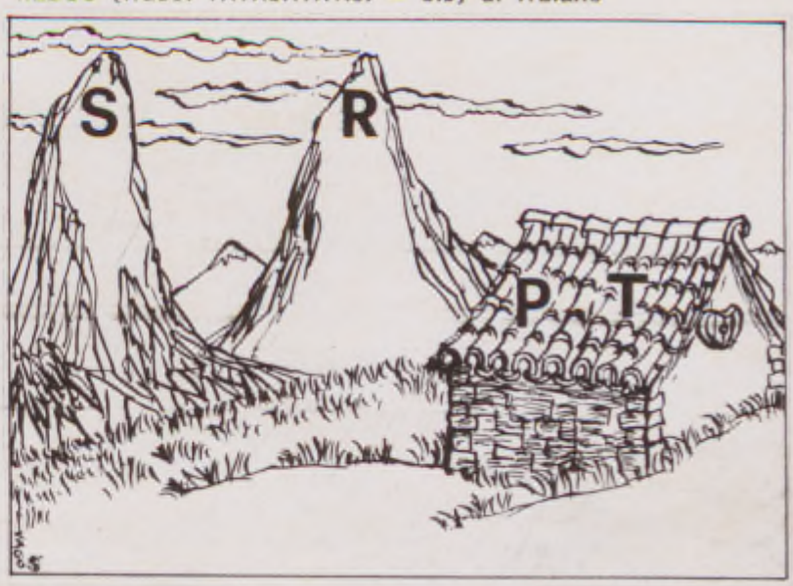
Soluzioni del numero precedente

LUCCHETTO: peCE CEra = pera. **CAMBIO DI CONSONANTE:** maldicenti = mal di denti. **CAMBIO DI VOCALE:** bOlio, bAllo. **SCARTO CONTIN.:** contesSa contesa. **FRASE A SCARTO:** Sarto Preciso = arto reciso. **INDOVINELLI:** il lunario; la scarpa; il salvadanaio. **REBUS:** TRU cima; S calzoni = truci mascalzoni. **REBUS:** LO scope; N siero = losco pensiero.

CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Anniversario; 11) Liane; 12) Aereo; 13) Invalidati; 16) Snidare; 17) Ot; 18) Ca; 19) Agile; 21) Anilina; 25) Lega; 26) Far; 27) Daini; 29) Intingere; 32) Ap; 34) Negar; 35) Rate; 37) Fa; 38) Otite; 41) Gen; 42) Prodezza; 44) Lea; 46) Orzata; 48) Ornar; 49) Irati. **Verticali:** 1) Aliscafi; 2) Ninnananna; 3) Navi; 4) Inadel; 5 Vela; 6) Rade; 7) Sea; 8) Artiglier; 9) Rei; 10) Io; 14) Irun; 15) Atea; 17) Olgiate; 20) Ien; 22) Irte; 23) Innato; 24) Ade; 28) Ar; 30) Igor; 31) Grido; 33) Pena; 36) Agata; 37) Falò; 39) Ter; 40) Ezzi; 42) Pan; 43) Zar; 45) Er; 47) At.

REBUS (frase: 5.1.3.2 = 1.6.4) di Vago

REBUS (frase: 1.1.1.5.1.1.1.6. = 8.9) di Traiano



CABINA
PILOTAC
(TYRSUS)

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 9 - SETTEMBRE 1969

ANNO XII - N. 9 - SETTEMBRE 1969

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma - Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 4670 Int. 31233

★

Direttore responsabile: Mario Pellegrino

Redattore Capo: Mario Casacci

Segretario di Redazione: Ennio Alteri

★

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. Sv. (Lire 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: ritorno dalle vacanze

L'On. Remo Gaspari nuovo Ministro dei Trasporti

Con la formazione del nuovo governo presieduto dall'on. Rumor, l'on. Luigi Mariotti ha lasciato la direzione del Dicastero dei Trasporti. Gli succede nell'alto incarico l'on. Remo Gaspari, eletto per la prima volta deputato nel 1953, già Sottosegretario alle Poste, all'Industria e Commercio e successivamente al Ministero dell'Interno. L'onorevole Gaspari, che è avvocato, è nato a Gissi — Chieti — nel 1921.

« Voci » porge il ringraziamento ed il saluto dei ferrovieri all'on. Mariotti per l'impegno profuso al servizio dell'Azienda e del personale, per impostare e per avviare a rapida soluzione problemi di fondamentale importanza. Basta ricordare gli incisivi interventi per la costruzione della Direttissima Firenze-Roma e per la riduzione dell'orario di lavoro. Il provvedimento è stato infatti approvato in via definitiva dalla Commissione Trasporti del Senato, convocata per interessamento del Ministro Gaspari, il giorno stesso in cui l'assemblea di Palazzo Madama aveva votato la fiducia al Governo.

Al nuovo Ministro, che ha dato prova nei precedenti incarichi di governo di grande e concreto attivismo, va il nostro benvenuto e un caloroso augurio di buon lavoro, nella fiducia che egli imprima un ulteriore impulso alla soluzione dei problemi del personale ancora in sospeso e persegua con pari successo l'opera di rinnovamento della Rete e delle strutture aziendali.

Il nostro saluto ed il più vivo augurio di buon lavoro va anche ai nuovi Sottosegretari del Ministero dei Trasporti, sen. Onorio Cengarle, on. Sebastiano Vincelli e sen. Heros Cuzari, che collaborano nei settori delle Ferrovie, della Motorizzazione Civile e dell'Aviazione Civile.

Saluto del Ministro Gaspari al personale

Nell'assumere la direzione del Ministero dei Trasporti e della Aviazione Civile, desidero rivolgere un saluto fraterno e cordiale a tutto il personale di ogni ordine e grado e rendere al tempo stesso omaggio a questa Amministrazione, di cui sono note le nobili tradizioni di operosità, di dedizione al dovere e di attività al servizio del Paese.

Un saluto altrettanto cordiale rivolgo a quanti operano nel settore dei trasporti, alla cui attività in gran parte si deve la rinascita del Paese. Oggi, altri obiettivi si pongono per il progresso della società civile: occorre dunque l'impegno di tutte le forze vive del mondo dei trasporti, un settore essenziale per lo sviluppo economico e sociale.

Sono perfettamente consapevole delle responsabilità che mi attendono per la soluzione dei molteplici e complessi problemi del settore, ma sono altrettanto convinto che per la soluzione di questi problemi posso contare pienamente sulla collaborazione leale ed appassionata di tutti, in un clima di comprensione, di solidarietà per un comune superiore interesse.

Da parte mia seguirò con la massima cura le aspirazioni, le aspettative e le esigenze del personale nell'intento di ricercare sempre le più idonee soluzioni, con l'attiva collaborazione delle organizzazioni sindacali.

Sono certo che nel nostro comune lavoro, ciascuno, con la propria esperienza e responsabilità, saprà recare un proficuo contributo alla costruzione di un sistema di trasporti coordinato al livello nazionale ed europeo che sia la struttura portante di una società democratica avviata verso più ambiti traguardi di benessere e di civiltà.

L'On. Mariotti al Direttore Generale

Nel momento in cui mi accingo a lasciare la dirigenza del Ministero desidero rivolgerle il mio più cordiale saluto che pregoLa estendere al personale dipendente ed il mio più vivo ringraziamento per la Sua preziosa collaborazione nella soluzione dei problemi di particolare interesse per l'Azienda FS ai fini del suo potenziamento et della sempre maggiore rispondenza della medesima alle dinamiche esigenze del pubblico.

LUIGI MARIOTTI

LA DIRETTISSIMA E' PARTITA

Per le gare di appalto dei primi quattro lotti di lavori sono stati già mandati gli inviti ad alcune Ditte tra le più grandi esistenti in Italia. Il termine per la partecipazione alle gare scade il 30 Ottobre. Eseguiti i tracciati sul terreno, definite le necessarie formalità per gli espropri, le Ditte vincitrici degli appalti dovranno dare inizio ai lavori nei primi mesi del 1970 e portarli a termine nell'arco di cinque anni.

Siamo partiti. Non « sulla » direttissima, ovviamente, che non esiste ancora ma «per la» realizzazione della direttissima Roma-Firenze. Sull'argomento ci è stato possibile avere una lunga interessante conversazione con l'ing. Giuseppe Fatuzzo, dopo la sua nomina a Capo della « Direzione Speciale per la costruzione della direttissima Roma-Firenze ».

Quest'opera, da tanto tempo nell'idea e nei progetti dei nostri tecnici ha avuto un preludio quanto mai travagliato ed all'atto del varo ha rischiato, come è noto, di naufragare... sugli scogli dello Stretto di Messina.

La spesa già prevista per la direttissima Roma-Firenze è stata infatti, ad un certo momento, rimessa in discussione ed in ballottaggio con quelle per altre opere ferroviarie del Meridione e, in particolare per il previsto ponte sullo Stretto. Ora tre strumenti legislativi (la legge 25-10-1968 n. 1089; il decreto interministeriale 31-1-1969 n. 1622 e il decreto ministeriale 28-7-1969 n. 20506) hanno messo

LA DIRETTISSIMA E' PARTITA

le carte in regola per la posa della simbolica prima pietra, di questa linea ferroviaria importante, oltre che per il volume di spesa, per l'interesse economico, politico, sociale che riveste nella vita del Paese.

Per le gare di appalto dei primi quattro lotti di lavori, ci ha detto l'ingegnere Fatuzzo, sono stati già mandati gli inviti ad alcune ditte di costruzioni ad altissima potenzialità e che hanno dato già prova di sicuro affidamento, selezionate tra le più grandi esistenti in Italia. Il tempo utile per la partecipazione alle gare scade, per il primo appalto, il 30 ottobre del corrente anno; poi uno alla volta, nel giro di venti giorni, per tutti gli altri.

Eseguiti i tracciati sul terreno, effettuati gli espropri, definite le necessarie formalità, le ditte vincitrici degli appalti, che data l'imponenza dei lavori potranno essere anche più d'una consociate tra loro, dovranno dare inizio ai lavori nei primissimi mesi del '70 e portarli a termine nell'arco di cinque anni.

La nuova linea, non va considerata a sé stante, ma va inquadrata nel potenziamento dell'intera dorsale Milano-Napoli ed ancora più giù fino alla « Punta » ed oltre. Infatti, il tratto Roma-Firenze rappresenta oggi una vera e propria strozzatura dell'intero percorso essendo gli altri tratti Milano-Bologna; Bologna-Firenze; Roma-Napoli già attrezzati per soddisfare elevati livelli di traffico e relative alte velocità a prescindere dal fatto che su di esse sono tuttora in corso lavori per l'ulteriore ammodernamento.

I lavori su questa linea, che pur sviluppando appena il 5% dell'intera rete ferroviaria italiana sopporta oltre il 30% dell'intero traffico, sono stati considerati dai massimi dirigenti aziendali, prima, e fortunatamente (sia pure « in extremis » e dietro convincenti argomentazioni) dal C.I.P.E., poi, prioritari rispetto a quelli di ammodernamento e potenziamento programmati per le F.S. che, peraltro, non subiranno per questa decisione alcuna limitazione né ritardo.

Il Mezzogiorno d'Italia, per esempio, risentirà in maniera diretta e immediata i benefici effetti della direttissima. I prodotti delle sue calde terre potranno raggiungere più velocemente ed a minor costo, i mercati interni ed esteri del Nord ed in tempi ragionevoli per affrontare la concorrenza di altri paesi; i prodotti finiti delle industrie del Nord, i turisti italiani e stranieri, diretti verso il Meridione e le Isole ne saranno avvantaggiati e incoraggiati.

La direttissima, viene praticamente e sostanzialmente a quadruplicare la vecchia « ferrata » che affiancherà nei tratti ad andamento plano-altimetrico meno sfavorevole e l'abbandonerà, tirando diritta, quando quella, deviando, va a formare le grandi anse di Fara Sabina, Orte, Ficulle, Arezzo ed altre minori che risulteranno così corrette, anzi eliminate.

Con i 200 miliardi di spesa stanziati dalla legge (basteranno?) dovranno essere costruiti 240 chilometri di linea che accorcerà di 60 chilometri la distanza ferroviaria attualmente intercorrente tra Roma e Firenze.

I primi tratti da realizzare vanno da Settebagni a Orte, due lotti, per 57 chilometri; da Orvieto a Città della Pieve per 24 chilometri e da Incisa a Rovezzano, alle porte di Firenze, per 16 chilometri di cui, in questa sola tratta, circa 12 in galleria. Le rimanenti tratte Orte-Orvieto. Città della Pieve-Incisa e Rovezzano-Firenze sono ancora in fase di studio ma dovranno entrare in esercizio nel tempo previsto di cinque anni e saranno ultimate forse prima di quelle a cui ora si mette mano essendo più scorrevoli e di minor costo unitario.

I primi 97 chilometri infatti, costeranno, per le sole opere fisse, (sede stradale, armamento e trazione elettrica, escludendo quindi gli impianti di illuminazione, gli apparati di blocco e gli altri apparecchi di sicurezza) ben 106 miliardi mentre i rimanenti 143 chilometri dovranno costare, secondo i preventivi, non più di 94 miliardi.

Le gallerie della direttissima saranno 25 per una lunghezza complessiva di 62 chilometri che rappresentano il 27 per cento dell'intero tracciato. Di queste, ben 21, per 41 chilometri, pari al 42 per cento del totale, si trovano sui tratti pronti per l'esecuzione. La più lunga galleria in senso assoluto sarà quella che correggerà la grandissima ansa di Arezzo, tra Monte S. Savino e Montevarchi ancora in fase di progettazione e che, se non saranno portate altre varianti, dovrebbe misurare 11.800 metri.

Tra le opere pronte per la esecuzione la galleria più lunga sarà quella di S. Donato, presso Firenze (m. 10.314); poi quella di Orte (m. 9.495) e quella di S. Oreste (m. 5.976). Quest'ultima intersecherà, ad una maggiore profondità di 12 metri, l'acquedotto del « Peschiera ». Altra notevole galleria (m. 3.280) sarà quella di Fabro. Il viadotto di maggiore ampiezza sarà quello sul fiume Paglia, presso Orvieto, che, con 210 luci ed una lunghezza di 5.372 metri permetterà di ridurre la lunghezza delle gallerie e di perforare queste nelle condizioni meno difficili. Un altro notevole viadotto sarà quello detto di « Arboretaccio » presso S. Oreste lungo circa 550 metri. Sopra questo viadotto sarà collocato uno dei tanti posti di movimento (con i fabbricati alloggi per il personale di servizio) ubicati lungo l'intera linea alla distanza media di 16 chilometri uno dall'altro, che rappresenteranno i centri vitali della direttissima.

In questi posti di movimento con doppie comunicazioni a quattro binari per collegare tra loro, in entrata e uscita il « pari » e « dispari » sarà regolato il traffico: « precedenze », « incroci », passaggio dal « doppio al semplice » per le necessarie manutenzioni e riparazioni e per l'eventuali interruzioni di tratti di linea, effettuazione del servizio « banalizzato » permetteranno di far correre i treni indipendentemente sull'uno o sull'altro binario nello stesso senso di marcia e di utilizzare il tratto di linea libero, indipendentemente per i treni « pari » o « dispari », che salgono cioè verso Firenze o che scendono verso Roma.

Sulla direttissima propriamente detta non ci saranno fermate intermedie: però a Orte, Orvieto, Chiusi, e nei pressi di Montevarchi, (ancora da progettare) per servire Arezzo, saranno realizzate delle « interconnessioni » per immettere i treni dalla nuova alla vecchia linea e viceversa ed alleggerire quindi il traffico dove, di volta in volta, si dovesse presentare più pesante.

Le « interconnessioni » infatti, simili agli svincoli delle autostrade, permetteranno lo scarico del traffico da una linea all'altra, anche per tratti parziali, servendo quindi in tempi più brevi anche le località non toccate dalla direttissima.

Così per esempio, un treno potrà percorrere il nuovo tracciato da Roma a Orte e riprendere il vecchio per Terni, Foligno, Ancona; potrà percorrere il vecchio tracciato da Orte a Orvieto ed immettersi di nuovo sulla direttissima fino a Firenze oppure fino a Chiusi per servire Siena, Terontola e Perugia; potrà uscire dalla direttissima a Chiusi, per andare ad Arezzo e da questa località riprendere il viaggio sulla attuale linea (si spera, opportunamente riveduta e corretta nelle inutili anse) per immettersi nuovamente sulla direttissima, in un punto ancora in esame, presso Montevarchi, fino a Firenze.

I treni viaggiatori velocissimi e i treni merci veloci non saranno più condizionati

UNA DICHIARAZIONE DEL DIRETTORE GENERALE

Il Signor Zanetti mi ha cortesemente fatto leggere in anteprima il suo articolo. Voglio solo aggiungere, perché i ferrovieri lo sappiano, che il quadruplicamento della Roma-Firenze è soltanto una delle tante iniziative per trasformare il volto dell'Azienda.
I fatti smentiscono clamorosamente coloro che prevedevano la fine delle ferrovie le quali, viceversa, si dimostrano sempre più strumento indispensabile per risolvere i problemi del trasporto collettivo in un Paese in notevole sviluppo come il nostro. Occorre però che le ferrovie si mettano al più presto al passo coi tempi ed è questo lo sforzo che stiamo compiendo tutti assieme, giorno per giorno, e che rappresenta l'obiettivo fondamentale del nostro lavoro.

Ruben Fienga

Una delle anse dell'attuale tracciato.

come ora dai treni lenti percorrenti lo stesso tratto, così come i treni merci in genere saranno in misura molto minore condizionati dalle priorità oggi necessariamente concesse ai treni viaggiatori. I vantaggi, anche per i treni locali e per i servizi « pendolari » risultano così evidenti; i tempi ridotti per la resa e il recapito delle merci, il minore rischio di deperibilità, le condizioni di minor disagio degli animali trasportati sono elementi positivi che porteranno certamente gli indici di gradimento del servizio ferroviario a quei valori di rispetto che la volontà, la diligenza dei ferrovieri perseguono e meritano.

Le curve, quelle che non potranno essere assolutamente eliminate, saranno ad ampio raggio (minimo 3000 metri) e le pendenze non superiori all'8 per mille permetteranno velocità fino a 250 chilometri l'ora realizzabili con il materiale rotabile di cui disponiamo e con le tecniche più progredite per le alte velocità (blocco automatico, ripetitori segnali in macchina, controlli con calcolatori elettronici, eccetera).

L'effetto congiunto della riduzione del percorso e l'aumento delle velocità farà sì che le relazioni sulla dorsale Milano-Napoli verranno a guadagnare notevolmente sui tempi di percorrenza.

I treni a più elevata velocità copriranno l'intero percorso Roma-Firenze in 1 ora e mezza e quello Roma-Milano in 4 ore. Sono dati, questi, che permettono di guardare al prossimo avvenire con realistico ottimismo anche perché i nuovi tratti della direttissima entreranno in funzione man mano che verranno ultimati e non tutta la linea contemporaneamente, tra cinque anni, come si potrebbe pensare.

La vigilanza sui lavori farà capo, come abbiamo già detto, alla Direzione Speciale per la Costruzione della direttissima dipendente, appunto, dal Direttore Generale ed in suo nome e per suo conto dall'Ingegnere Fatuzzo e che sarà costituita, per espressa indicazione della legge, « nell'ambito del personale ferroviario ».

In questa Direzione Speciale, unica nel suo genere, nella quale il Direttore Generale, ing. Fienga, ha fortemente creduto, i tecnici dei vari Servizi interessati ai lavori, totalmente svincolati dalla tradizionale prassi amministrativa burocratica vigente per le Aziende di Stato, agiranno in piena autonomia e scioltezza realizzando quella condizione più volte invocata e ritenuta indispensabile per una azienda come la nostra, a carattere industriale.

Inoltre, per i lavori interdipendenti, i tecnici dei vari settori potranno realizzare nella Direzione Speciale, ad unica responsabilità, quel complesso armonico e coordinato altrimenti difficile da ottenere.

L'attività della Direzione Speciale — ha tenuto a precisare, a conclusione, l'ing. Fatuzzo — avrà inizio soltanto con la fase esecutiva dei lavori mentre gli studi del tracciato della nuova direttissima, l'elaborazione del relativo progetto e tutti gli adempimenti per l'affidamento dei lavori sono stati e sono eseguiti dal Servizio Lavori e Costruzioni.

Al cronista, oltre al dovere dell'informazione, corre l'obbligo, ed il piacere, di ringraziare l'ing. Fatuzzo per le notizie cortesemente fornite e formulare l'augurio che l'opera impegnativa affidata alla sua esperienza possa dargli le migliori soddisfazioni, a coronamento della lunga attività al servizio della Ferrovia.

E. ZANETTI

LE "SETTIMANE CALDE" DEL TRAFFICO

Il traffico estivo quest'anno ha registrato un incremento di oltre l'8% con punte del 15% che riguarda sia il numero dei viaggiatori trasportati che quello degli introiti conseguiti. La sera del 14 agosto il Ministro Gaspari ed il Direttore Generale ing. Fienga si sono incontrati con i ferrovieri di Roma Termini impegnati per il grande esodo.

E' cominciato il primo agosto: uno alla volta i cancelli delle fabbriche si sono chiusi, le scuole avevano quasi ultimato le operazioni connesse agli esami e il grande esodo ha preso l'avvio. Sono partiti tutti e per la ferrovia ha avuto inizio, la « settimana calda ».

I giornali e la televisione ci hanno mostrato, di questa settimana, le immagini più suggestive ed appariscenti: le lunghe code di auto ferme ai caselli di ingresso delle autostrade, le banchine dei porti gremite di gente in attesa di imbarco, i valichi di frontiera affollati di turisti in arrivo ed in partenza e, soprattutto, le stazioni prese letteralmente d'assalto da una folla incredibilmente numerosa. Si è parlato degli incassi record, dei treni straordinari messi in circolazione, delle carrozze aggiunte ai convogli ordinari, dell'incremento di traffico, che ha superato quello del corrispondente periodo dello scorso anno. E i fotoreporter ci hanno offerto le immagini 1969 di lunghe file di viaggiatori agli sportelli delle biglietterie delle grandi città, di montagne di bagagli pronti per essere caricati sui treni, di carrozze ferroviarie che presentavano un festoso « tutto esaurito ». Naturalmente i « primi piani » sono riservati alle pensiline gremite di folla, ai convogli in partenza ed in arrivo ed offrono, però, una immagine molto parziale del lavoro che ferve in un grande impianto nelle « settimane calde ». Prendiamo, ad esempio, la notizia che informa che dal 30 luglio a domenica 2 agosto dalla sola stazione di Milano Centrale sono partiti 153 treni straordinari. Per cinque giorni, quindi, nel parco sono stati formati circa trenta treni in più oltre il normale lavoro di composizione dei convogli. Calcolando che ogni treno è composto di almeno dieci carrozze e tenendo presente la lunghezza delle carrozze possiamo agevolmente immaginare un serpente di ferro, lungo una trentina di chilometri che ogni giorno si è snodato dal parco verso la Stazione Centrale. Per noi che conosciamo il lavoro della manovra è facile pensare a quello che è stato il parco delle grandi stazioni in quelle settimane, per agganciare carrozze, serrare tenditori, abbassare pedane, unire mantici ed altre comunicazioni: un lavoro ininterrotto di giorno e di notte. Bisognava lavorare a pieno ritmo per recuperare materiale rotabile dai treni appena giunti accelerandone il ciclo di utilizzazione ai limiti del possibile.

Vigilia di ferragosto: Il Ministro, accompagnato dal Direttore Generale, in visita a Roma Termini.

Il traffico estivo quest'anno ha registrato un incremento di circa il 15 per cento che riguarda sia il numero dei viaggiatori che quello degli introiti conseguiti e quest'ultimo assume particolare valore ove si tenga presente che le tariffe sono immutate. Nel mese di luglio è stato registrato un aumento dell'11 per cento rispetto allo scorso anno ed anche in questo caso l'incremento è stato parallelo per i viaggiatori trasportati e per gli introiti.

Uno sforzo non indifferente, quindi, quello sostenuto dai ferrovieri che ha trovato un gradito riconoscimento nella visita compiuta dall'on. Gaspari, il nuovo Ministro dei Trasporti, insieme al nostro Direttore Generale, ing. Fienga, alla stazione di Roma Termini nella sera del 14 agosto, nel corso della quale il nuovo titolare del dicastero si è reso conto dell'impegno profuso dai ferrovieri per la realizzazione del piano di potenziamento dei servizi predisposto dall'Azienda per sopperire alle esigenze del grande esodo.

Infine a rendere roventi le giornate di lavoro dei ferrovieri è sopravvenuta la serie degli attentati terroristici di cui ci occupiamo in questa stessa pagina con la circolazione sconvolta dalle fermate improvvise e dai ritardi eccezionali. E dopo gli attentati il lavoro si è fatto ancor più gravoso per favorire gli interventi della polizia ed i controlli dell'Autorità Pubblica intesi a tutelare la sicurezza dei viaggiatori.

Nel solo compartimento di Roma il nove agosto, il giorno dopo gli attentati, sono stati scortati 40 treni, ma anche nei giorni successivi il lavoro degli agenti della Polfer è stato estenuante. Sono saltati tutti i riposi e molti agenti hanno interrotto le vacanze per sopperire alle improvvise esigenze di controllo. Ad essi va il nostro caloroso grazie come a tutti i colleghi che sui treni, negli scali, nelle stazioni, sulla linea e nei vari impianti hanno assolto con successo i durissimi compiti delle settimane calde 1969.

V. S.

DOPO LA NOTTE DELL'8 AGOSTO

I ferrovieri si chiedono il perché
di questa offensiva terroristica puntata sul treno,
un mezzo di trasporto
che è genuina espressione di solidarietà sociale.

E così, la bomba esplosa tre mesi fa sulla metropolitana di Napoli non era che il prologo, la prova generale di un piano che è stato poi realizzato la notte dell'otto agosto: sette attentati terroristici a bordo dei nostri treni sulle linee Roma-Pescara, Roma-Trieste, Roma-Firenze, Roma-Lecce e Venezia-Milano. Come è noto grazie a tutta una serie di circostanze fortunate, le esplosioni non hanno provocato vittime: si sono avuti in tutto solo otto viaggiatori feriti di cui nessuno in maniera grave. Mentre le autorità competenti stanno conducendo con ogni impegno le difficili indagini per la identificazione degli attentatori, cercando di individuare ad un tempo le cause ed i fini dei loro atti di sabotaggio, noi ferrovieri ci chiediamo sgomenti il perché di questa offensiva terroristica puntata sul treno, un mezzo di trasporto che è di tutti, che è per tutti, che è genuina espressione di solidarietà sociale.

In particolare, se queste esplosioni volevano essere soltanto una clamorosa manifestazione di protesta, noi vorremmo far riflettere gli ignoti responsabili sulla criminale leggerezza con cui hanno agito: qualunque protesta che interferisce sulla sicurezza di marcia di un convoglio ferroviario può provocare tragedie di portata incalcolabile.

Il discorso a questo punto si può allargare sia pure in tutt'altra direzione: ce ne offrono lo spunto molti avvenimenti degli ultimi mesi. Un po' dovunque, a seguito di manifestazioni popolari che pure avevano una loro giusta causa, si sono occupati stazioni ed altri impianti ferroviari, si sono ostruiti binari con ostacoli improvvisati. Naturalmente i protagonisti di queste occupazioni e di queste ostruzioni non si sono resi conto dei gravissimi rischi che, per loro colpa, veniva a correre la circolazione ferroviaria, non hanno pensato che le loro avventate iniziative potevano essere causa di incalcolabili sciagure. Che sarebbe accaduto se un treno di cui era previsto il transito nella stazione occupata, alla velocità di cento chilometri all'ora, fosse finito su un binario ostruito da una improvvisata barricata?

Noi dobbiamo chiarire all'opinione pubblica la assoluta necessità che la circolazione ferroviaria non venga turbata da interventi estranei. Nessuno deve dimenticare che in ogni ora del giorno e della notte, un amico, un parente, una persona cara sta viaggiando in qualche parte della rete su di un treno e i ferrovieri vegliano sulla sua sicurezza.

Marcas

Agenti della Polfer in servizio di sorveglianza ai treni.

NON PIU' ASSUNTORI

L'inquadramento nel ruolo del personale ferroviario avverrà per contingenti con inizio dal 1° luglio 1968 (la decorrenza agli effetti economici il 1° gennaio 1969) ed avrà termine alla data del 30 giugno 1970. Le nuove qualifiche istituite sono quelle di gestore capo, gestore di 1ª classe, gestore, ausiliario, guardiano di 1ª classe e guardiano.

« Voci della Rotaia », che ha seguito dalle origini la vicenda degli Assuntori, si rallegra con loro per la conquista dell'aureo « ex » da anteporre alla qualifica. Gli Assuntori, infatti, non sono più assuntori, neanche giuridicamente, ma ferrovieri tra ferrovieri, come di fatto sono sempre stati.

« La Commissione Trasporti del Senato ha approvato, in sede legislativa, il disegno di legge numero 655 relativo alla sistemazione del personale delle Assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato ». Questa è la notizia.

Ora il disegno di legge dovrà essere approvato dall'altro ramo del Parlamento e, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, il grosso problema avrà l'attesa definizione.

E' doveroso riconoscere che i Sindacati hanno perseguito con impegno questo obiettivo, così come è doveroso riconoscere che le autorità pubbliche ed aziendali hanno profuso il migliore impegno per la soluzione del complesso e oneroso problema.

Nel rallegrarci per il successo conseguito dagli Assuntori diamo loro atto che si tratta di un provvedimento di resa giustizia: i fèrrovieri sanno che essi svolgono mansioni che per impegno, responsabilità e rischi sono del tutto pari alle loro.

La legge prima ricordata consta di 32 articoli e 7 allegati. Previa integrazione di alcune norme della Legge 26 marzo 1958, n. 425 e previa istituzione di due nuovi gruppi di qualifiche, rispettivamente per i servizi delle ex-assuntorie di stazione e di fermata e per quelle delle ex-assuntorie di passaggio a livello, verrà applicato ai neo ferrovieri, in ogni sua parte, lo stato giuridico del personale ferroviario.

Oltre alla possibilità di percorrere la carriera in senso verticale nell'ambito del proprio gruppo, al personale delle nuove qualifiche è aperta la possibilità, tramite concorso interno, di transitare orizzontalmente nel gruppo delle carriere affini.

Così, per esempio, al gestore, corrispondente all'assistente di stazione, è consentito, per merito comparativo, di progredire verso le qualifiche di gestore di I classe e quindi gestore capo mentre per concorso interno potrà passare alla qualifica di Capo Gestione o Capo Stazione e seguire quindi la carriera di questi gruppi.

La legge stabilisce anche i nuovi stipendi iniziali per ogni nuova qualifica e precisa che dal 1° gennaio 1969 seguiranno le variazioni di quelli dei ferrovieri, secondo quanto stabilito dal « riassetto ».

Anche per le competenze accessorie è stata prevista l'applicazione delle disposizioni contenute nella legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni.

Bisognerà provvedere con decreto del Presidente della Repubblica entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della nuova legge. Anche l'orario di lavoro degli ex-assuntori dovrà essere gradualmente ridotto.

A decorrere dal 1° gennaio 1971, infatti, la durata della settimana lavorativa sarà regolata dalle norme contenute nel D.P.R. 433/1960 e successive modificazioni.

Organici, fondo pensione e previdenza, « tassa d'entratura », riconoscimento del servizio pregresso, liquidazione, per coloro che non hanno alcuna possibilità di maturare il minimo di pensione; ritorno alla vecchia posizione, se più favorevole, per coloro che sono già transitati per altra via nel ruolo del personale ferroviario; tutto è regolato da questa legge che sistemerà la posizione giuridica di 10.600 dipendenti. La spesa prevista è di circa 10 miliardi.

Agli ex-assuntori auguri di buon lavoro nella loro meritata nuova posizione giuridica e amministrativa.

ZANEV

IL RADDOPPIO DA VOLTRI A VARAZZE

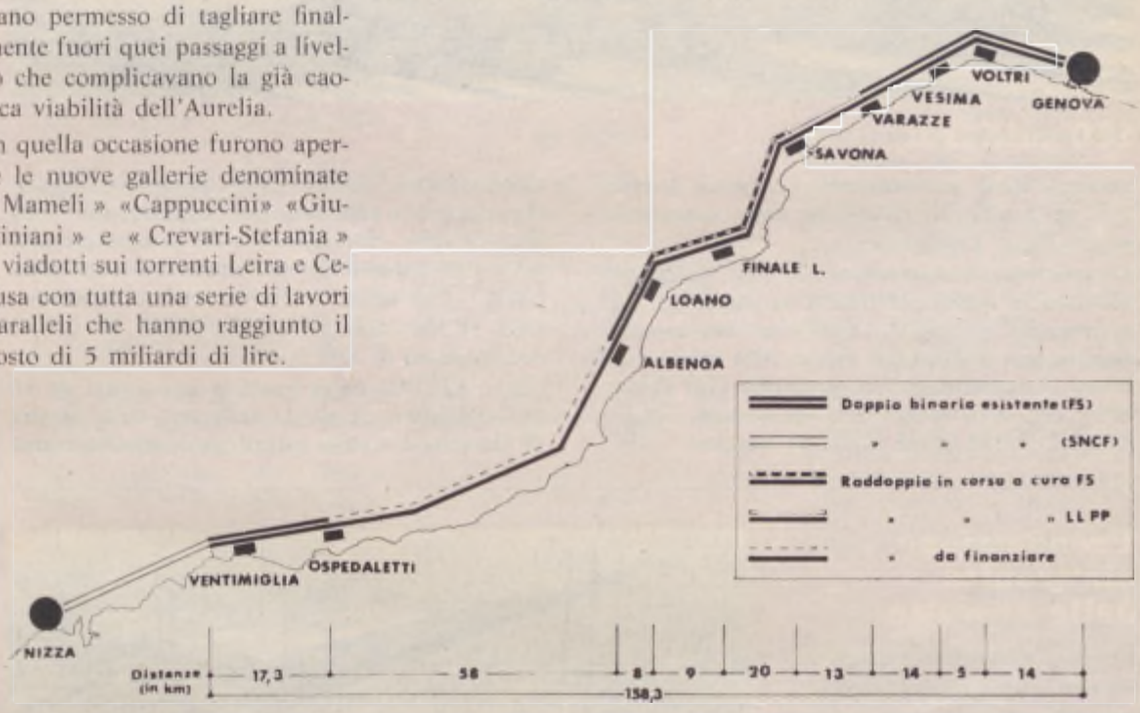
Voltri e Varazze sono collegati dal 29 luglio, da doppio binario. E' toccato ad un accelerato l'« A-403 » in servizio locale tra Savona e Genova, il compito di tagliare un nastro invisibile nell'ultimo tratto appena ultimato tra le stazioni di Voltri e Vesima. Non c'è stato bisogno di cerimonia data la particolare modestia degli ultimi ritocchi: una squadra ha terminato di spostare un tratto di binario creando — erano circa le due della notte — il necessario allacciamento. Il raddoppio sino a Varazze era cosa fatta.

Questa ultima parte dei lavori consiste sostanzialmente in una operazione di recupero di tratti della vecchia sede ferroviaria, soprattutto gallerie lungo le quali riattivare il binario creando così tunnels paralleli per i due sensi di marcia. Come si ricorderà, nell'autunno scorso furono invece inaugurate le nuove importanti opere realizzate per congiungere le due stazioni a cavallo di torrenti e sotto le colline a ridosso del litorale, opere che avevano permesso di tagliare finalmente fuori quei passaggi a livello che complicavano la già caotica viabilità dell'Aurelia.

In quella occasione furono aperte le nuove gallerie denominate « Mameli » «Cappuccini» «Giustiniani » e « Crevari-Stefania » e viadotti sui torrenti Leira e Cerusa con tutta una serie di lavori paralleli che hanno raggiunto il costo di 5 miliardi di lire.

Gallerie e viadotti che furono subito utilizzati per permettere viceversa la chiusura al traffico delle tratte più vecchie sulle quali si imponevano lavori di riattamento, modernizzazione, ed in qualche caso anche di rettifica come è toccato alla vecchia galleria di Crevari.

Sono stati realizzati dei raccordi, si è proceduto alla costruzione di muri di contenimento (uno dei lavori più gravosi è stato quello per proteggere un caseggiato nella zona di via Buffa) soprattutto si sono eliminati tutti i punti di confluenza tra la Aurelia e la ferrovia creando le condizioni per un ulteriore snellimento del traffico.



E' USCITO FS 68

Stampato per la prima volta nell'ormai lontano 1958, il volume è giunto quest'anno alla undicesima edizione. Dal suo battesimo ad oggi ha compiuto notevoli miglioramenti sia come contenuto che come veste tipografica, in armonia con le richieste dei tempi.

La costante preoccupazione dei compilatori è stata quella di affinare sempre più l'organicità del tutto, l'equilibrio e la connessione delle parti, la fusione del testo e delle illustrazioni.

A queste ultime — specie quelle a colori — si è dato notevole rilevanza, con la precisa intenzione di ottenerne una sempre maggiore integrazione con il testo. Ciò, del resto, risponde alle caratteristiche fondamentali della pubblicazione che si propone — nei limiti del possibile — di informare offrendo nel contempo il diletto di sfogliarne le pagine. I complessi problemi dei trasporti ferroviari e l'annuale attività dell'Azienda vengono così offerti — oltreché con una sintesi chiara e sufficientemente panoramica — in una chiave che rende il volume interessante ad un più largo strato di lettori e di appassionati della ferrovia.

Il Ministro, nella Sua presentazione sottolinea l'importanza di primo piano che le ferrovie vanno assumendo nella complessa problematica del coordinamento dei trasporti nella società moderna.

Il Direttore Generale, a sua volta, nel fare « il punto » della situazione afferma che è « ormai matura una revisione, anche concettuale, dello stesso modo di intendere l'evolversi della situazione ferroviaria italiana: e ciò perché sia il finanziamento, già deliberato, del quadruplicamento Firenze-Roma, sia l'ulteriore pianificazione che si innesta nella Programmazione economica nazionale, comportano — insieme ad altri fatti rilevanti — una proiezione più lontana nel tempo ed un accelerato processo di rinnovamento sempre aperto e permanente ».

« Si sta chiaramente delineando infatti — soggiunge l'Ing. Fienga — un nuovo ruolo dell'Azienda, sempre più importante per il progresso economico del Paese non soltanto come elemento di promozione, ma anche in funzione primaria nel campo dei trasporti, al servizio sia delle zone economicamente più sviluppate sia di quelle che cercano di allinearsi su posizioni più avanzate. Da qui l'esigenza assoluta di vedere lontano con i programmi onde non arrivare in ritardo, ma tempestivamente ».

Francesco VALENTI

Per l'acquisto del volume, le richieste possono essere fatte tramite vaglia postale di L. 1500, indirizzando a: Ferrovie dello Stato - Servizio A.G. - Piazza della Croce Rossa, 1 - Roma.

FLASH

150 miliardi

saranno spesi per potenziare il parco rotabili F.S. nel quadro di attuazione della seconda fase del Piano Decennale.

E' prevista la costruzione di 153 locomotive elettriche e diesel per treni e da manovra; 135 automotrici elettriche e termiche; 540 carrozze viaggiatori e 5.210 carri merci. Allo scadere del Piano Decennale, le F.S. potranno così disporre di un parco mezzi qualitativamente migliorato e in grado di far fronte ai maggiori traffici.

Comprenderà, infatti, 1.676 locomotive elettriche a corrente continua, per l'esercizio sui 7.800 Km. di linee elettrificate; 402 locomotive diesel e 839 automotrici per l'esercizio sulle altre linee; 1.538 unità tra elettrotreni ed elettromotrici; 10.558 carrozze per viaggiatori, di cui 490 con impianti di aria condizionata, e 429 a cuccette; 124.000 carri merci e una flotta di 15 navi-traghetto, di cui 11 utilizzate sullo Stretto di Messina e 4 sulla rotta Continente-Sardegna.

Prenotazione elettronica delle cuccette

Dopo il necessario rodaggio, il servizio di prenotazione elettronica dei posti sui treni è entrato nella prima fase operativa ed è ora possibile anche la prenotazione elettronica delle cuccette.

Può essere fatta agli sportelli delle stazioni di Roma Termini, Milano C.le, Firenze S.M.N., Napoli C.le e riguarda destinazioni interne ed internazionali. Complessivamente 60 itinerari, con 82 carrozze al giorno in servizio diretto, per un numero di 624 posti di prima classe e 3.462 di seconda.

Con una sola richiesta è possibile prenotare fino a un massimo di 4 cuccette di prima classe e 6 di seconda classe, con il contemporaneo rilascio del biglietto di supplemento, su cui sono indicati gli estremi dei posti assegnati.

Come i normali posti a sedere, anche le cuccette possono essere prenotate con due mesi di anticipo rispetto alla partenza.

3.200 milioni per Milano Smistamento

che sarà completamente ammodernata e potenziata con l'aumento del numero dei binari di direzione e con l'installazione di apparecchiature per la predisposizione automatica degli istradamenti dei carri e la regolazione — pure automatica — della loro velocità.

Sarà, quindi, possibile formare un treno merci di circa cinquanta carri in soli nove minuti: il che permetterà alle F.S. di realizzare un'economia annua valutabile intorno ai 760 milioni.

Si prevede che i lavori — tenuto conto delle esigenze di esercizio — potranno essere portati a termine in tre anni.

Treni a reazione italiani

Il Ministero per la Ricerca Scientifica e Tecnologica ha riconosciuto carattere di priorità al problema del trasporto terrestre veloce, capace di collegamenti interurbani per passeggeri e merci a velocità comprese tra i 400 e 1.000 km/h: problema che è di grande attualità ed è oggetto di interesse in organismi internazionali e di approfonditi studi in più parti del mondo.

Nel corso di una riunione promossa e presieduta dal Ministro per la Ricerca Scientifica, cui hanno partecipato il Presidente del C.N.R. e il Direttore dell'Istituto di macchine e tecnologia dell'Università di Roma, è stata presa in esame una proposta sviluppata presso l'Istituto stesso, che consentirebbe la realizzazione operativa in Italia — in tempi relativamente ravvicinati — di un sistema di trasporto veloce.

Il programma prevede la progettazione e la realizzazione di un veicolo con propulsione a reazione in grado di trasportare 225 passeggeri a velocità dell'ordine di 600 km/h.

Gli studi teorici sono in fase avanzatissima e, secondo i tecnici, si potrebbe dare inizio ad una pratica attuazione del progetto tra 4-5 anni.

A 150 Km/h.

possono correre adesso le automotrici tra Genova e Varazze; i treni normali possono raggiungere una velocità di 130 Km/h.

Questi risultati, che consentono un sensibile snellimento del traffico locale, sono stati possibili grazie al completamento delle opere ferroviarie da tempo in corso tra i due centri. In particolare, la notevole accelerazione è stata consentita dall'entrata in servizio — con anticipo rispetto ai tempi previsti — della galleria « Mameli », a Voltri.

Filo diretto

TRAFFICO MERCI IN ALTA ITALIA

Gentile Direttore,

apprezzo molto il nostro giornale aziendale sotto tutti gli aspetti. Lo trovo aggiornato; sempre proteso a riferire i nuovi traguardi della tecnica, gli sforzi colossali per tenere all'altezza dei tempi il prestigio della nostra ferrovia.

Una cosa gradirei, e con me tanti ferrovieri, fosse spiegata; appunto perché non trovo ancora nessuna ragione logica che possa giustificare: il disagio, lo spreco, il danno, l'intasamento del traffico merci nell'alta Italia e in particolar modo nella Lombardia. Il disservizio perdura da anni. A nulla hanno servito i programmi di alleggerimento in favore del nodo merci di Milano.

Il mancato adeguamento degli scali merci e in particolar modo quello di Milano hanno dato luogo a una situazione caotica di traffico il quale, oltre al danno per tardate rese, tardata resituzione alle Amministrazioni estere del materiale vuoto e un certo discredito presso gli utenti, mette la ferrovia in condizione di pregiudizio anche per la circolazione dei treni viaggiatori.

Lei mi potrà parlare di un piano decennale di ammodernamento; ma ora come stanno le cose devo dire che non abbiamo saputo prevedere con tutti gli strumenti di cui l'Amministrazione dispone e non ci possiamo perdonare una mancanza così troppo clamorosa.

Con stima.

C.S.Pr.le GIOVANNI FRIGGI

Egregio Sig. Friggi,

il Suo desiderio di notizie sui motivi per i quali, nonostante gli interventi sin qui attuati nel settore, si verificano tuttora situazioni di insufficienza negli impianti merci, specie della zona di Milano, è certamente giustificato.

Al riguardo occorre, anzitutto, aver presente che una assai cospicua parte dei fondi relativi all'attuazione della prima fase del noto « Piano Decennale FS » è stata necessariamente riservata al riclassamento della Rete, per colmare cioè i gravissimi arretrati di manutenzione e rinnovamento che avevano finito col provocare un allarmante decadimento nello stato di efficienza degli impianti e dei mezzi, sicché solo parziali sono risultate, nel passato quinquennio 1962-67, le residue disponibilità finanziarie destinabili ai primi più urgenti interventi di ammodernamento della Rete stessa.

In atto, essendo intervenuto il finanziamento della seconda fase del « Piano Decennale », si è in grado di far luogo ai lavori di potenziamento vero e proprio dei più nevralgici settori dell'esercizio ferroviario, ivi compreso naturalmente l'adeguamento dei nodi e scali, per cui è appunto prevista, per il corrente quinquennio 1967-1972, una spesa complessiva dello ordine di 60 miliardi di lire.

Molti dei lavori ai piazzali si presentano peraltro assai complessi e, comportando anche vasti rimaneggiamenti sotto esercizio, richiederanno tempi di esecuzione certamente non brevi, sicché soltanto fra qualche anno sarà dato di beneficiare di quanto oggi disposto.

Per quanto concerne la zona di Milano, in aggiunta alle numerose ed importanti sistemazioni che si vanno realizzando nelle diverse stazioni del nodo, merita di essere ricordato che nei giorni scorsi, dopo anni di studio, è stata approvata la spesa di oltre 3 miliardi di lire per l'automazione di Smistamento che consentirà di aumentare notevolmente la potenzialità di quello Scalo con l'eliminazione anche di molti degli inconvenienti da Ella accennati nella Sua lettera.

E' da aggiungere, infine, che il nodo di Milano di massima è già in grado di fronteggiare le normali esigenze del traffico. Ove però, nei periodi di punta, emergono circostanze particolari (quali temporanee carenze di personale connesse spesso all'attuazione di leggi e giusti provvedimenti migliorativi della normativa di utilizzazione; ovvero massicci arrivi di merci che i destinatari non siano in grado di scaricare; riflessi di astensioni dal lavoro anche extraferroviarie; ecc.) si ingenerano gravi turbative che, rompendo un difficile equilibrio, possono essere solo gradualmente riassorbite nel tempo, in relazione alle condizioni generali contingenti.

Posso, quindi, assicurarLa che le situazioni ed esigenze da Lei esposte sono ben vive e presenti all'attenzione dell'Azienda la quale, anche per l'avvenire, non mancherà di promuovere quanto necessario per rendere la nostra Rete uno strumento moderno ed efficiente, rispondente alle aspettative di tutti i ferrovieri ed idoneo a soddisfare le esigenze del Paese.

Nell'esprimerLe il mio apprezzamento per l'interesse sollevato su uno dei più importanti problemi dell'Azienda, Le invio cordiali saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

CORTESIA IN TRENO

Preg.mo Ing. R. Fienga,

il giorno 15 aprile scorso dovendo portare a casa la mia nipotina di 14 mesi, presi il treno delle ore 22 a Genova per Roma, mio figlio mi accompagnò alla stazione, ma purtroppo il treno portava un ritardo di 50 minuti e così mio figlio fu costretto a lasciarmi dovendo prendere servizio alle 22 essendo anche lui parte dello Stato (P.T.).

Dunque io mi trovai sola con la bambina e più bagagli, e fra l'altro non stavo neppure bene, a malapena con molta fatica arrivai alla vettura cuccette, sfinita. Il ferroviere addetto al servizio cuccette molto gentilmente mi aiutò a sistemare i bagagli e durante tutto il viaggio ha avuto molte premure e riguardi sia per me che per la mia nipotina.

Ora vorrei pregarla se questo le è possibile fare qualcosa per questa persona, non so per esempio un encomio scritto. Se poi Sig. Direttore Generale potesse farmi avere l'indirizzo di questa persona Le sarei molto grata. Unisco anche il foglietto di supplemento cuccette per facilitare le cose.

Le invio distinti saluti

IRIDE RICCI ved. MAZZUCCO
Alessandria

Gentile Signora,

La ringrazio molto della segnalazione che ha voluto farmi con la Sua lettera del 16 corrente.

Per quanto il desiderio di facilitare in ogni modo il pubblico faccia parte del dovere di tutti i ferrovieri, è sempre gradito annotare certi episodi particolarmente apprezzabili come indici di gentilezza e buona volontà.

Ho già disposto che il nostro bravo collaboratore identificato riceva un'attestazione del mio compiacimento e che il suo comportamento venga additato ad esempio sulle colonne del nostro giornale aziendale « Voci della Rotaia».

Nel riservarmi di inviarLe il nome e l'indirizzo dell'interessato, Le porgo i più distinti saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

N.d.R. — Successivamente, il bravo collega è stato individuato: è il frenatore Andrea AULETTA, del Deposito P.V. di Napoli. Voci della Rotaia è sempre fiera di segnalare ferrovieri come lui.

AO PER I FIGLI DEI PENSIONATI

Ill.mo Signor Direttore Generale,

i sottoscritti chiedono che ai figli studenti dei ferrovieri in pensione venga concesso per tutto il periodo degli studi, il biglietto serie AO per ragioni di studio.

Tale richiesta è giustificata, oltretutto, dal fatto che le condizioni economiche dei ferrovieri pensionati, sono sensibilmente ridotte rispetto a quelle, non invidiabili, dei ferrovieri in servizio.

Sicuri che la presente sarà presa nella più attenta considerazione

SEGUONO LE FIRME

N.d.R. — L'art. 13, punto 5., del Regolamento per le concessioni di viaggio, approvato con R.D. numero 286/1942, prevede la concessione dell'AO soltanto per i figli di età non superiore ai 25 anni e delle figlie nubili degli agenti in attività di servizio.

Quanto sopra nella considerazione che, per le peculiari caratteristiche del servizio che svolge, in molti casi, l'Azienda ferroviaria deve assegnare il proprio personale in località prive assolutamente di scuole o del tipo di scuola frequentato dai figli che hanno ovviamente seguito con il nucleo familiare il padre nella residenza di servizio. Ne consegue che il rilascio dell'AO è strettamente legato all'attività di servizio del dipendente, anche se dall'immediato dopoguerra, per varie ragioni, la concessione è stata sensibilmente ampliata.

Ora, di fronte alla richiesta dei pensionati, il Direttore Generale ha disposto perché gli uffici competenti la esaminassero con la migliore disposizione: ma putroppo, la lettera e lo spirito delle disposizioni vigenti ne hanno reso assolutamente impossibile l'accoglimento, mancando i presupposti basilari, e cioè, appunto, l'attività di servizio del richiedente.

LA NUOVA FERROVIA DI CIRCONVALLAZIONE DI TRIESTE

L'attuale linea delle Rive, svolgendosi nell'abitato, impone reciproche soggezioni al traffico ferroviario e stradale.

Adagiata ai piedi dello spalto carsico che ne recinge il golfo, Trieste rappresenta, grazie alla sua posizione geografica, nella zona più a nord dell'Adriatico, lo scalo naturale dei paesi del Bacino Danubiano e del Centro-Europa.

Le fortune dell'Emporio, cominciate nel secolo XVIII, aumentarono notevolmente nell'Ottocento con la costruzione di una infrastruttura ferroviaria, che consentì di sopperire alla mancanza di vie di comunicazione naturali, ed in particolare di fiumi, con l'entroterra.

I mutamenti politici avvenuti nel corso di oltre un secolo ed i conseguenti diversi assetti territoriali hanno imposto successive modifiche del sistema ferroviario triestino, e la situazione attuale può schematizzarsi come segue.

La città è servita da due grandi stazioni, quella di Trieste Centrale, specializzata per il servizio viaggiatori, dove si attestano le linee provenienti da Monfalcone e dal confine di Poggioreale, e quella di Campo Marzio, o Smistamento, al servizio del Porto, dove fanno capo le arterie provenienti da Poggioreale e dalla zona industriale di Aquilinia. I due scali sono collegati tra loro da una linea, detta « delle Rive », che si sviluppa su sede stradale urbana, a semplice binario, e che pose fin dalle origini (1887) notevoli soggezioni d'esercizio, dovute al pilotaggio ed alle minime velocità delle tradotte (5 km l'ora).

Su questa linea si svolge la quasi totalità del traffico in partenza da Campo Marzio e la parte preponderante di quello in arrivo, saturando spesso la potenzialità degli impianti, che possono smaltire un traffico massimo di 16 coppie di treni al giorno, pari a circa 800 carri in ciascun senso.

Nel dopoguerra l'incremento del traffico portuale, suscettibile di ulteriori cospicui aumenti con la prossima attivazione del molo VII, che da solo fornirà circa 800 carri al giorno, e le crescenti difficoltà di esercizio della vecchia linea delle Rive, suggerirono la costruzione di una linea di circonvallazione con caratteristiche di elevata potenzialità.

L'opera, in fase di avanzata realizzazione, viene eseguita dal Ministero dei Lavori Pubblici, in collaborazione con l'Amministrazione Ferroviaria, ed è costituita da un raccordo principale a doppio binario dal Bivio Barcola, sulla esistente linea per Monfalcone, al Bivio San Marco, sulla Campo Marzio-Aquilinia, e da due raccordi secondari a semplice binario da Roiano a Gretta e da San Giacomo a Bivio Cantieri.

La linea, che ha una lunghezza di 6,3 chilometri, di cui 5,5 in galleria, si svolge quasi interamente sotto l'abitato con curve di raggio minimo di 450 metri e pendenze massime del 3,87 per mille compensato, e potrà essere percorsa ad una velocità massima di 100 chilometri l'ora. I raccordi secondari, che hanno uno sviluppo complessivo di 1,6 chilometri, di cui 1,3 in galleria, presentano invece raggi minimi di curvatura di 235 metri e pendenze massime del 15,34 per mille compensato, ed ammetteranno una velocità di 60 chilometri orari.

Le gallerie hanno una sagoma del tipo F delle FS sulla linea principale e del tipo A sui raccordi, e presentano una sezione opportunamente maggiorata in corrispondenza dei bivi per consentire l'installazione degli scambi. Nei brevi tratti allo scoperto, in corrispondenza degli attraversamenti stradali, sono previste opere di varia importanza, onde evitare passaggi a livello, incompatibili con un moderno esercizio ferroviario.

Nello studio del tracciato si è cercato di assegnare alle livellette pendenze tali da non interessare le fondazioni dei numerosi fabbricati che si incontrano

né le opere delle fognature cittadine. Tali vincoli, dovuti alla presenza dell'abitato, hanno impedito altresì di costruire le gallerie in contropendenza, per favorire lo smaltimento delle acque di filtrazione, onde evitare di uscire all'aperto in piena città presso via Giulia, con gravi danni alle costruzioni ed al traffico cittadino.

La presenza dei fabbricati, inoltre, che in alcuni punti si trovano a circa 6 metri al disopra delle gallerie, impedisce l'uso di esplosivi per lo scavo, con soggezioni facilmente immaginabili.

Attualmente i lavori, suddivisi in cinque lotti, sono in pieno svolgimento e risultano eseguiti per il 50 per cento circa.

Difficoltà di rilievo sono state incontrate nel terzo lotto, presso via Kandler, per la presenza di stabili di vecchia costruzione, e nel quinto, ancora da iniziare, per l'attraversamento di un grosso fabbricato di civile abitazione.

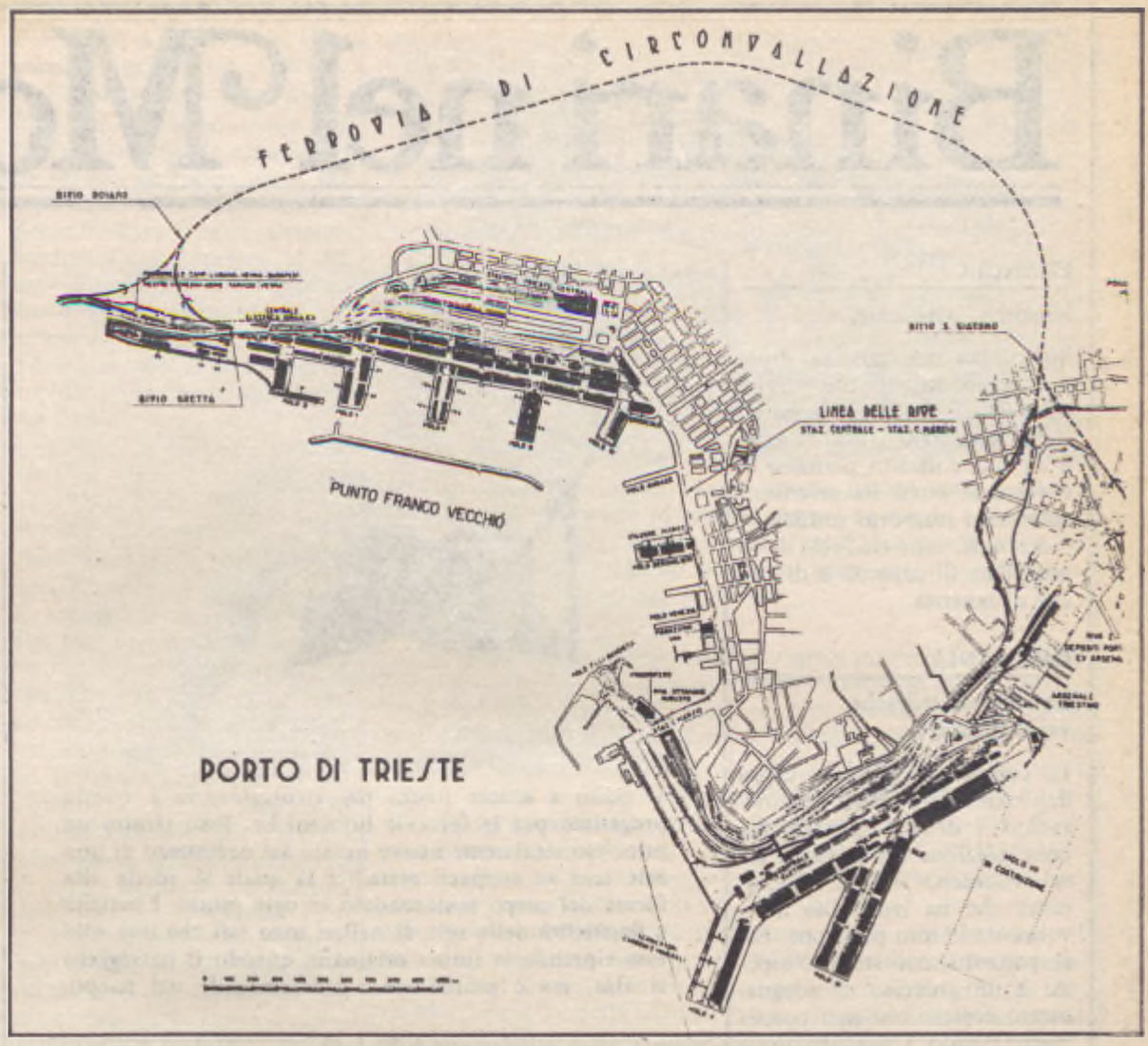
Per la soluzione di entrambi i problemi, alla quale potrà contribuire l'esperienza ormai notevolissima sviluppatasi in questi ultimi anni con la costruzione di gallerie urbane per ferrovie metropolitane, sono stati banditi due appalti-concorso.

La natura dei terreni, costituiti in superficie da un manto di materie marno-arenarie ed inferiormente da marna grigio-azzurrognola e dal tipico calcare della zona istriana, non ha determinato finora particolari difficoltà nella costruzione delle gallerie.

La linea sarà elettrificata ed attrezzata con impianti di sicurezza, segnalamento e blocco dei tipi più moderni e telecomando dei bivi. L'armamento verrà realizzato con rotaie e deviatoi pesanti del tipo 60 UNI sulla linea principale e con rotaie 50 UNI sui raccordi.

L'opera, che potrà venire attivata nel 1971, comporterà una spesa complessiva di circa 10 miliardi ed apporterà evidenti benefici all'intero sistema ferroviario triestino. Essa inoltre, unitamente alla nuova linea Cormons-Redipuglia, che agevolerà notevolmente i collegamenti tra i paesi del Centro-Europa ed il porto giuliano, contribuirà in misura importante allo sviluppo economico della città, in cui il Porto svolge un ruolo essenziale. Anche l'economia dell'esercizio ne trarrà benefici facilmente valutabili.

R. MARINI



Il tracciato della nuova linea di circonvallazione. Sotto, copertura di un tratto di galleria artificiale presso Bivio Roiano.

Binari nel Mondo

FRANCIA

Rimorchi porta-carri

50 località del territorio francese sono attualmente servite dalla SNCF con rimorchi porta-carri. Il servizio, che si va sempre più estendendo, permette di ovviare ai molti inconvenienti comuni al trasporto stradale. I mezzi usati sono rimorchi di 40 tonnellate di capacità e di 240 cav di potenza.

GERMANIA

Le ferrovie tedesche verso il futuro

Le Ferrovie tedesche, a causa dell'incremento della motorizzazione e della progressiva popolarizzazione dei trasporti aerei, risentono di una concorrenza che ha indebolito notevolmente la loro posizione. Esse pertanto sono state sottoposte a un processo di adeguamento costoso che non poteva essere evitato. L'elettrificazione della maggior parte della rete rappresentava una premessa indispensabile per poter iniziare la ripresa. Negli ultimi tre anni le Ferrovie hanno dimostrato di possedere possibilità di recupero eccezionali e di poter riprendere con autorità ed energia, il dialogo della competizione. Ora che 8.000 chilometri della rete sono stati elettrificati, gli esperti possono procedere più agevolmente alla attuazione di altre iniziative destinate a dare al settore un carattere di convenienza e di maggiore comodità. Nel panorama dei nuovi programmi la sicurezza e la velocità dei convogli assumono un'importanza particolare. Dopo l'eliminazione della maggior parte dei P.L., l'Amministrazione ferroviaria tedesca ha provveduto a rettificare alcuni percorsi allo scopo di facilitare l'impiego di treni capaci di sviluppare velocità eccezionali. Si provvederà quindi a dotare i treni di carrozze più comode e ad arricchire il parco rotabile. L'adozione delle nuove velocità porterà vantaggi notevoli non solo per i passeggeri, ma costituirà una soluzione adeguata anche per il trasporto merci. Per questo settore saranno impiegati convogli containerizzati, capaci di sviluppare una velocità media di 140 km/h: un convoglio di 4.000 tonnellate, trainato da due locomotori, viene attualmente sperimentato sul percorso Munster-Koblenz.

Le iniziative verranno dilatate secondo le esigenze che si presenteranno nel futuro. Sulla scorta delle esperienze registrate in Giappone, le Ferrovie tedesche pensano anche alla possibilità di adottare il sistema delle monorotaie e quello dei treni telecomandati, che potrebbero sviluppare velocità fino a 500 km/h. Non si tratta di progetti utopistici ma di una programmazione realistica consapevole del fatto che alla ferrovia spetta il compito di alleggerire la situazione dei trasporti. La ricerca delle soluzioni più convenienti costerà al Governo, nei prossimi cinque anni, almeno 2 miliardi di marchi, di cui una parte considerevole sarà assorbita dalle società cui è affidato il compito di elaborare i progetti tecnici e scientifici e di effettuare gli esperimenti pratici. Una volta attuato questo sistema di alte velocità, secondo gli esperti la ferrovia dovrebbe superare per convenienza e praticità sia i trasporti stradali che quelli per via aerea, anche se il bilancio di gestione in quel momento risulterà appesantito con una spesa annuale di circa 1,3 miliardi di marchi.

Il posto a sedere finora più rivoluzionario è questo progettato per le ferrovie britanniche. Esso sfrutta un principio totalmente nuovo basato sul cedimento di una rete tesa su supporti metallici la quale si adatta alla forma del corpo sostenendolo in ogni punto. Elasticità e flessibilità della rete di nailon sono tali che non solo essa riprende la forma originaria quando il passeggero si alza, ma è praticamente indeformabile nel tempo.

GIAPPONE

Il tunnel Seikan

La Japan Railway Construction Company sta procedendo allo studio geologico preliminare del territorio che verrà attraversato dal tunnel Seikan. Il tunnel, che sarà aperto al traffico nel 1975, ridurrà il tempo di percorrenza tra Honshu e Hokkaido di circa 3h e mezza. Esso ovvierà alle frequenti interruzioni del servizio di traghetto per nebbia o tifoni. Si prevede anche la costruzione di una linea ad alta velocità tra Tokyo e Hokkaido via tunnel Seikan. Questa linea permetterà di percorrere le 600 miglia tra Tokyo e Sapporo (capoluogo di Hokkaido) in meno di 6 ore.

PORTOGALLO

Piano di ristrutturazione delle Ferrovie

Un vasto piano di ristrutturazione delle Ferrovie, per una migliore integrazione con i mezzi concorrenti è attualmente in corso in Portogallo. Le CP, che già da qualche tempo stanno provvedendo all'adattamento delle proprie linee per l'alta velocità, hanno intenzione di decentrare completamente l'Amministrazione e di reclutare nuovo personale. Inoltre estenderanno l'elettrificazione delle linee con il sistema 25 kV. Per quanto riguarda il materiale rotabile, sebbene le CP intendano per quanto possibile acquistare materiale di fabbricazione portoghese, non si esclude la possibilità di servirsi anche di macchine e motori fabbricati in Inghilterra Svizzera e Germania.

STATI UNITI

Il « tops », creazione cibernetica

La « Southern Pacific » (SP) è una rete ferroviaria degli Stati Uniti che si estende su 12 Stati per un totale di circa 23.000 km di linee (sulle quali circolano 2.300 locomotive e 93.000 carri) e la cui sede centrale è a San Francisco (California). D'accordo con la Società IBM, la SP aveva messo allo studio, fin dal 1960, l'applicazione di un sistema di trattamento dei dati in tempo reale il « Total Operation Processing System » più conosciuto come « TOPS ».

Il cervello del « TOPS » è costituito da due calcolatori IBM 360/65 situati a San Francisco. Uno dei due serve unicamente a trattare le 300 applicazioni in tempo reale che il sistema propriamente detto comporta, a raccogliere i dati e a trattarli. Il secondo, sempre disponibile come soccorso del primo, serve

essenzialmente all'immagazzinamento dei dati ed al trattamento, senza comunicazione diretta con la macchina (off-line), dei dati forniti dal calcolatore che lavora direttamente con gli apparecchi di entrata ed uscita (on - line). La versatilità del sistema permette anche di utilizzare il calcolatore di soccorso per preparare alcuni rapporti di gestione e per provare le nuove funzioni del « TOPS » previste in un prossimo futuro.

Il sistema della SP utilizza sette apparecchi di memorizzazione dei dati IBM 2314, comprendenti ciascuno 8 moduli a dischi. Ogni calcolatore 360/65 ha un ciclo di memorizzazione di 750 nanosecondi (1 nanosecondo = 1 miliardesimo di secondo); una informazione contenuta nella memoria può dunque essere rintracciata dalla macchina in 75 millisecondi. Oltre ai due calcolatori 360/65, molti altri sono o saranno utilizzati nel sistema. Tre calcolatori 360/40, situati a San Francisco, si occupano della ricerca dei sistemi (rilevati di utilizzare dei carri, studi di simulazione dell'esercizio etc...). Quattro calcolatori 360/20 destinati ai centri contabili regionali di Houston, Los Angeles, San Francisco ed Eugene (Oregon) scambieranno direttamente, fin dal 1970, informazioni con il « TOPS »; i calcolatori utilizzati nelle stazioni di smistamento di Houston ed Eugene invieranno anch'essi informazioni al « TOPS ».

Più di 200 macchine IBM 1050 saranno utilizzate nei punti cruciali del servizio « on line ». Esse introdurranno i dati nel calcolatore centrale sotto forma di schede perforate. Esse potranno anche operare off-line per effettuare i lavori amministrativi locali. Inoltre la SP avrà 32 dispositivi a schermo catodico, che permettono di accelerare le ricerche sulla situazione dei carri e di analizzare rapidamente la composizione dei treni.

Una volta in opera il sistema, quali saranno le funzioni del TOPS e quali servizi potrà rendere alla ferrovia?

Nelle memorie il TOPS conserverà l'orario dei treni dei quali sorveglierà la circolazione. Quando una stazione formerà un treno, l'introduzione di una semplice scheda darà inizio ad un « dossier » del treno a partire dall'orario memorizzato. Il Tops seguirà il treno dall'origine a destino, emettendo automaticamente dei rapporti previsionali sulla probabile ora di arrivo del treno in ciascuna delle stazioni di transito. L'informazione sarà tenuta aggiornata in misura della progressione del treno e secondo gli annunci fatti dalle stazioni (arrivi, partenze, modificazioni e composizione): così le stazioni di destinazione potranno intraprendere il loro piano di smistamento molto prima dell'arrivo del treno.

Oltre al movimento dei treni, ciascuna stazione terminale segnalerà tutti gli altri movimenti che un carro può effettuare. La situazione dei carri sarà tenuta aggiornata ed i dirigenti avranno così nuove possibilità di studiare il lavoro delle stazioni.

Il TOPS fornirà informazioni a ciascuno dei 450 posti di segnalazione sia per interrogazione, sia con rapporti regolari. Esso funzionerà anche come sistema di comando e di controllo. Così nel settore della ripartizione dei carri e delle locomotive il TOPS verificherà che l'esecuzione è conforme agli ordini dati e darà l'allarme se un carro, munito di un ordine di ripartizione per un dato punto è segnalato in corso di caricamento in un punto diverso. Esso verificherà anche i dati cronologici che figurano sul dossier di questo o quel veicolo per rilevare eventuali dati ritardi di istradamento.

L'installazione comprende anche dei test di validità. La lista comprende la nomenclatura di tutti i carri della SP e tutti i carri delle altre reti americane. Se una stazione segnala un numero sconosciuto o due volte lo stesso numero, il calcolatore reagirà immediatamente chiedendo alla fonte la verifica o la correzione; esso segnalerà anche i movimenti che non si svolgono normalmente.

L'installazione delle reti di telecomunicazione necessarie al TOPS farà largo appello alle microonde; alla fine del 1969 questo sistema di trasmissione sarà in funzione su una lunghezza di 5.606 miglia (9.000 km): il che ne farà la più grande rete industriale a microonde degli Stati Uniti.

L'entrata in esercizio del TOPS è già di parecchi mesi di anticipo sulle previsioni. Altri perfezionamenti sono previsti per il 1971: si metteranno in opera dozzine di programmi di informazioni per la clientela, di ripartizione del materiale, di studi per l'esercizio e per la contabilità.

Tutto sembra indicare che il TOPS giustificherà largamente il tempo ed il denaro (22 milioni di dollari) investiti per il suo sviluppo.

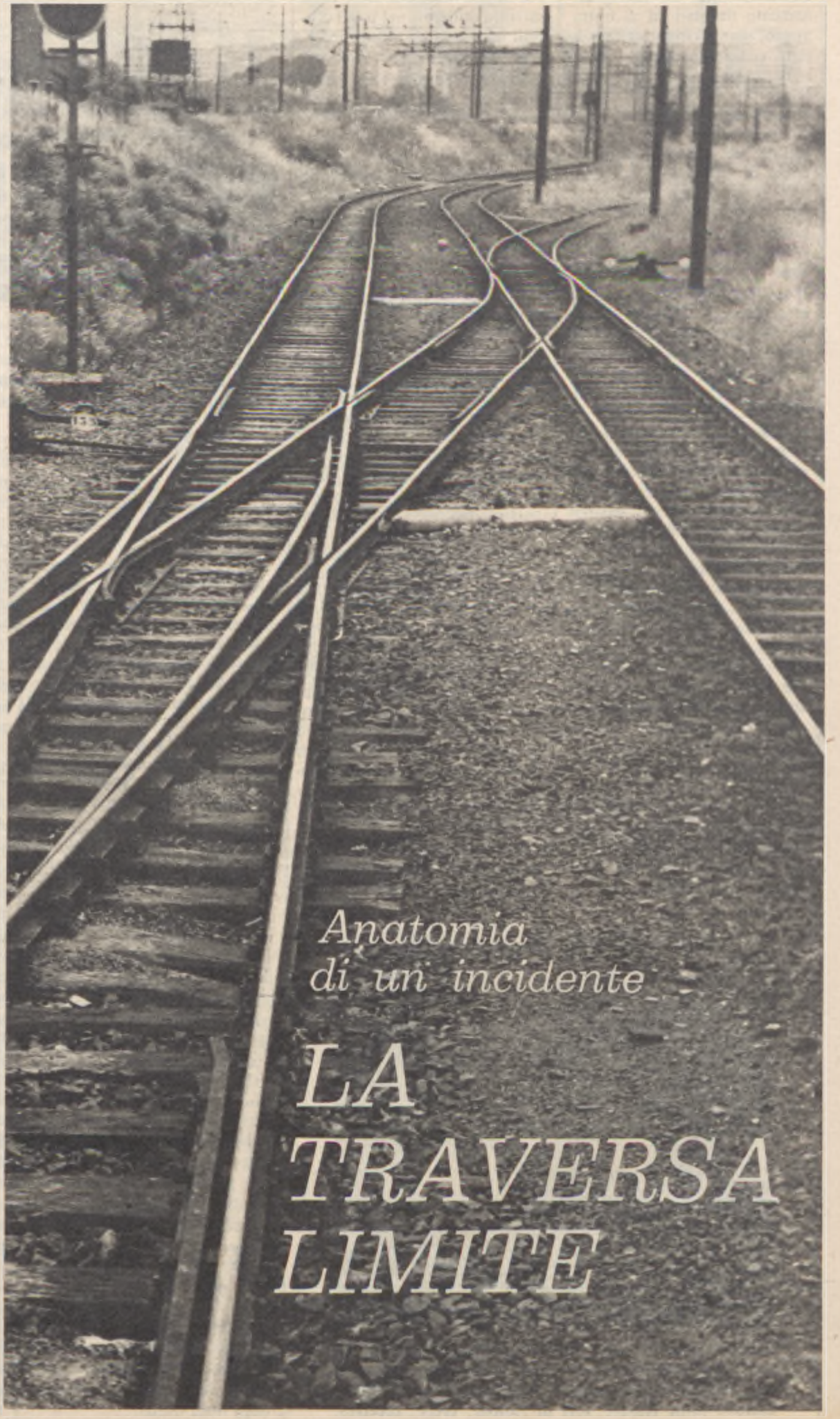
Le New South Wales Railways si stanno interessando a questo autobus che può indifferentemente correre su strada o su rotaia. Un dispositivo idraulico inserisce in pochi minuti il treno di ruote desiderato. Il veicolo potrebbe essere usato per attraversare zone non densamente popolate.

Tecnici delle Ferrovie Magiare eseguono l'esame ad ultrasuoni delle rotaie con questi apparecchi elettronici. Essi sono usati per scoprire eventuali difetti di fabbricazione come fessure, fori di fusione, crepe, eccetera.

UNGHERIA

Agevolazioni tariffarie per i turisti stranieri

Le ferrovie statali ungheresi, per favorire i turisti stranieri, hanno istituito abbonamenti a prezzi speciali, ottenibili negli uffici turistici di Budapest e nelle Agenzie rappresentate all'estero. Gli abbonamenti sono validi per tutto il territorio ungherese ed hanno una durata di 10, 20 e 30 giorni su tutti i treni per la I e II classe. I prezzi, in dollari USA, sono rispettivamente per la I e II classe i seguenti: per 10 giorni $ 8,90 e 6,90; per 20 giorni $ 13,50 e 10,30; per 30 giorni $ 16,50 e 11,90. Gli abbonamenti sono emessi senza foto ma non sono validi se non accompagnati dal passaporto dell'intestatario. I possessori dovranno utilizzarli nel periodo di due mesi se provenienti dai Paesi d'oltre mare. Per i bambini da 5 a 14 anni è prevista anche una riduzione del 50 per cento sulle tariffe di abbonamento.



Anatomia di un incidente

LA TRAVERSA LIMITE

COME E' POSSIBILE?

Leggendo le descrizioni degli inconvenienti di esercizio apparse in questa rubrica, i lettori si saranno chiesti qualche volta come un determinato incidente sia potuto accadere.

Alludiamo naturalmente ai casi in cui il sinistro non è dovuto ad un accumularsi di piccoli errori o di circostanze particolarmente sfavorevoli (come nell'incidente che descriviamo oggi), ma è la conseguenza di decisioni avventate prese seguendo un ragionamento contrario al più elementare buon senso. E' una considerazione che molti hanno fatto dopo il recente disastro accaduto nella galleria di S. Antonio, della linea Messina-Palermo, che tanta dolorosa eco ha avuto presso l'opinione pubblica.

Le confuse notizie dei quotidiani, purtroppo esatte nel riportare l'elenco dei morti, inducono il cittadino, esperto o meno di cose ferroviarie, a chiedersi stupito: come è possibile il verificarsi di un simile incidente?

Le sollecite e rigorose inchieste in corso daranno una spiegazione speriamo esauriente — e che a suo tempo commenteremo — delle circostanze che hanno indotto un uomo ad ignorare totalmente le fondamentali norme regolamentari e decidere di autorizzare con prescrizione un treno viaggiatori a partire con segnale di partenza disposto a via impedita, su linea a semplice binario con blocco elettrico manuale, dopo aver accordato alla stazione attigua il consenso di blocco e quello telefonico per un treno merci ad orario libero viaggiante sullo stesso binario in senso opposto.

Lungi da noi l'intenzione di giudicare l'agente prima che lo facciano gli organi competenti; anzi un senso di accorata tristezza e di umana pietà accomunano nel nostro animo le vittime

del disastro e colui che lo ha provocato; e veniamo ora alla « traversa limite ».

FATTO

E' noto che sulle linee a semplice binario i treni percorrono in entrambi i sensi di marcia il medesimo binario; pertanto il loro incontro, che la regolamentazione definisce con termine efficace ed appropriato « incrocio », deve avvenire in corrispondenza di una stazione che abbia la possibilità di « ricoverare » in un binario il treno che arriva per primo e di ricevere il secondo in un altro binario. La parola ricoverare ha un significato regolamentare molto importante. Infatti il treno si considera ricoverato quando è giunto completo, cioè con tutti i rotabili che lo compongono, entro le traverse limite di stazionamento del binario interessato. Per i non esperti di cose ferroviarie, ammesso che ve ne siano fra i nostri lettori, diremo che la traversa limite di stazionamento — che nella odierna esposizione è quasi la protagonista — è una normale traversa di legno, dipinta in bianco, situata sul terreno nel punto di confluenza di due binari, tale che, se viene oltrepassata da un rotabile verso il punto di confluenza, il rotabile stesso viene ad occupare la sagoma del binario attiguo; mentre, viceversa, se la testa e la coda di un convoglio sono contenute entro le traverse situate alle due estremità del binario, si ha la certezza che il treno ricoverato non ostacola il passaggio di altri treni sul binario attiguo.

Ciò premesso, vediamo come si presentava la stazioncina della linea a semplice binario dove avvenne l'incidente.

I binari che ci interessano sono due: quello di corsa e quello attiguo (il primo di corretto tracciato ed il secondo deviato).

In una notte di estate si trovava in servizio la solita coppia che già altra volta definimmo « Cirenei » dell'esercizio, in quanto sopportano gran parte del notevole peso rappresentato dalla dirigenza della circolazione dei treni; alludiamo naturalmente al dirigente movimento ed al manovale « tuttofare ».

Da qualche minuto era giunto nel binario deviato un treno merci, viaggiante ad orario libero, che doveva scaricare alcuni colli.

Il dirigente movimento aveva programmato lo svolgimento del servizio nel modo seguente: se le operazioni di scarico si fossero svolte sollecitamente avrebbe licenziato subito il merci; in caso contrario, avrebbe concesso la via libera ad un direttissimo viaggiante in direzione opposta effettuando così nella propria stazione un incrocio fra i due convogli.

Ad ogni buon conto, appena entrato il merci, il dirigente incaricò il manovale di disporre gli scambi per il passaggio dei viaggiatori. E' ovvio che se il merci fosse stato pronto a partire prima di ricevere il viaggiatori, non rimaneva che andare a disporre lo scambio di uscita.

Eseguite le operazioni ordinategli dal dirigente, il manovale si accinse ad effettuare lo scarico.

Senonché fra i colli da scaricare vi erano alcuni fusti molto pesanti ed il carro che li conteneva era rimasto, se pure per pochi metri, fuori dal marciapiedi, in modo che non si poteva accostare il carretto a quattro ruote alla portella del carro per facilitare lo scarico dei fusti mediante rotolamento. Ma il nostro manovale non si perse d'animo; mentre si recava a prendere il carretto fece avanzare di qualche metro il treno, ordinando il movimento al macchinista col prescritto segnale di manovra, e così poté agevolmente sfruttare il piano del citato carretto per rotolare i fusti direttamente dal piano del carro.

Il lavoro procedeva molto bene, se il diavolo in agguato non avesse ritenuto opportuno mettervi — come suol dirsi — la coda.

Infatti da questo momento agli errori dei vari protagonisti si unirono alcune circostanze sfavorevoli che portarono al maturare dell'incidente.

Elenchiamo succintamente gli uni e le altre.

Le difficoltà che si presentarono all'atto dello scarico fecero perdere un certo tempo, peraltro previsto dal dirigente movimento, che decise perciò di effettuare l'incrocio fra il merci ed il viaggiatori nella propria stazione.

Le stesse difficoltà suggerirono al manovale di far avanzare il treno merci, in modo che questo superò con la locomotiva la traversa limite di stazionamento. Il mezzo di trazione « sconfinò » di poco, ma quanto bastava per impegnare la sagoma limite dell'attiguo binario di corsa. Il macchinista non si preoccupò eccessivamente del fatto, convinto di ripartire appena effettuato lo scarico.

A questo punto è necessario considerare che, appartenendo la linea a quelle in cui il personale dei treni interviene nel contrôllo degli incroci ed essendo il treno quasi pronto a partire, un eventuale ordine di incrocio doveva essere notificato al macchinista con apposita prescrizione a cura del dirigente movimento.

Da parte sua il dirigente, appena constatò l'opportunità di ricevere il direttissimo, visto che le operazioni di scarico procedevano bene, programmò di licenziare il treno merci appena arrivato il viaggiatori; pertanto compilò il prescritto modulo che informava esplicitamente il personale di macchina del treno in sosta dell'incrocio da effettuare. Come di consueto il dirigente invitò il manovale a recapitare il modulo al macchinista.

Il manovale, preoccupato di portare tempestivamente a termine lo scarico, affinché il merci potesse essere pronto a partire appena incrociato il direttissimo, omise di consegnare subito il modulo di prescrizione. Se lo avesse fatto, egli avrebbe rilevato che la locomotiva del merci oltrepassava la traversa limite, mentre il macchinista, che come abbiamo visto riteneva di poter partire senza effettuare l'incrocio, sarebbe stato richiamato all'obbligo di liberare subito la traversa limite.

Da parte sua il dirigente movimento non rilevò l'omissione del manovale, né era in grado di scorgere la posizione raggiunta dalla locomotiva del merci; tuttavia quando si avvicinò l'ora di arrivo del direttissimo, egli dispose a via libera i segnali per l'ingresso del treno.

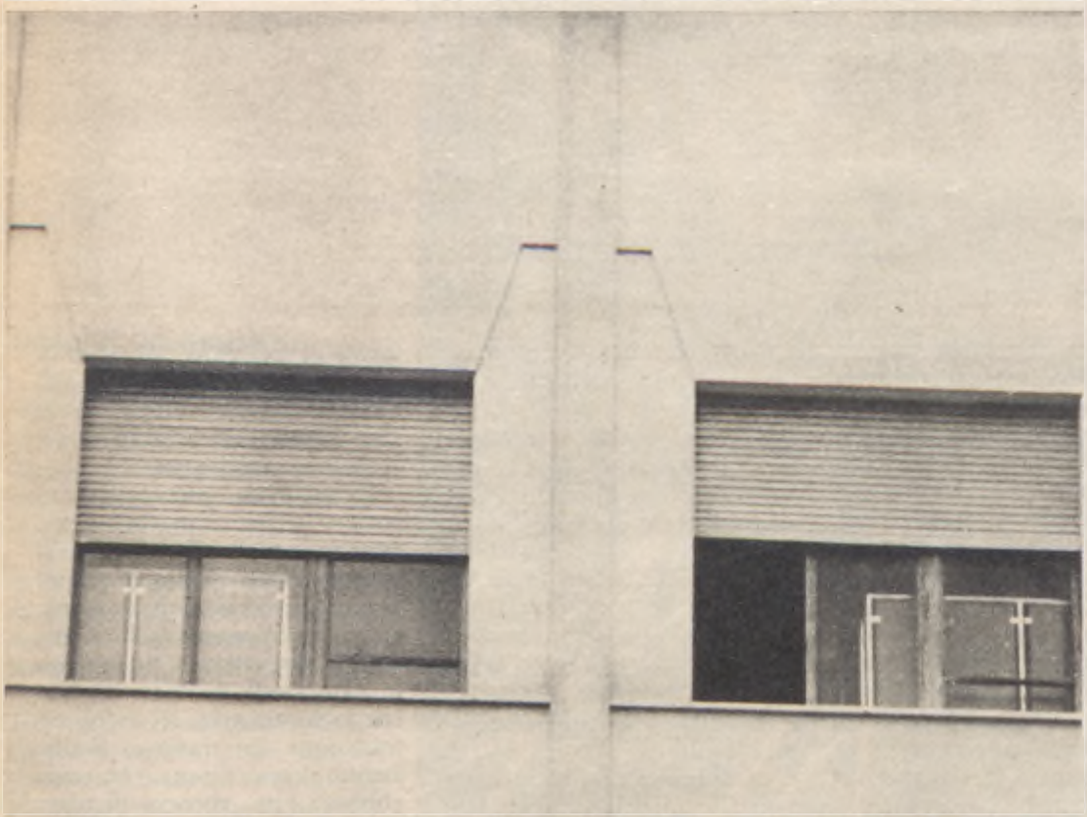
Il direttissimo entrò in stazione a velocità sostenuta ed urtò violentemente il fianco della locomotiva del merci che aveva superato la traversa limite di stazionamento. Entrambi i mezzi di trazione si rovesciarono all'esterno del rispettivo binario e la locomotiva del viaggiatori trascinò nel disastro alcune vetture, fortunatamente non affollate. Si ebbero comunque a lamentare alcuni morti e decine di feriti, nonché danni per molti milioni.

L'accaduto non richiede commento, né serve ricercare e illustrare i vari gradi di responsabilità degli agenti interessati.

Ciò che può essere utile è una breve meditazione sulla gravità dell'omissione anche di una sola delle norme di sicurezza e sulle conseguenze tragiche che ne derivano sia per le vittime che per i responsabili.

Francesco GIAMBI

VISITA A SAN M



La giornata dei duecento ed un ragazzi del secondo turno nella colonia marina dell'Opera di Previdenza delle Ferrovie è variata ed interessante. Vi è posto per fare tante cose, anche le eliminatorie per il torneo calcistico che vedrà opposte le squadre di Roma, Bari e Foggia. Sono ragazzi dai sette ai dodici anni, affidati alle cure della direttrice, l'ottima Dottoressa Rinaldi, e delle undici vigilatrici, tutte diplomate e tutte figlie di ferrovieri anch'esse.
Alle sette e trenta sveglia ed alza bandiera, tra i pini e con l'aria profumata che scende dalla Foresta Umbra.
Poi la giornata prende l'avvio tra mare, pranzo, riposo, merenda, giuochi vari, cena e il « silenzio » alle 21 e trenta.
Il vitto è particolarmente curato fin dalla prima colazione: i ragazzi possono scegliere tra latte, caffé-latte, orzo, surrogato ed anche cacao, oltre ovviamente la marmellata ed il pane. Possono chiedere la quantità che vogliono di ogni portata ed anche, come accade spessissimo dopo che il mare comincia a far sentire i suoi benefici effetti, ottenere il bis per quelle vivande che sono state di loro gradimento.
Sono duecento e uno, abbiamo detto e le fotografie si riferiscono appunto a questo duecentounesimo, Claudio Nuzzi di Foggia, ultimo di cinque fratelli tutti ospitati negli anni precedenti a San Menaio e conosciuto come « fagiolino » per la sua vivacità...

1

Claudio « Fagiolino » Nuzzi giunse a San Menaio tardi, tutti avevano già mangiato, quel giorno. Dopo aver attraversato la pineta, l'edificio centrale della colonia gli sembrò immenso e lo intimidì...

ENAIO

2 *La vigilatrice signorina Franca lo accolse cordialmente e nell'ampio refettorio vuoto gli servì personalmente il pranzo. Il mare e la pineta erano un richiamo irresistibile per Claudio e la signorina dovette convincerlo a terminare il pranzo prima di gettarsi a capofitto sulla spiaggia...*

3 *Lo fermò in tempo il signor Bagnino perché il mare era grosso e perché aveva appena finito di mangiare. E' un personaggio di primo piano sulla spiaggia il Bagnino, da lui dipende il bagno, è lui che giudica le condizioni del mare con lo stesso occhio esperto con cui il medico che viene a visitarli ogni giorno stabilisce le loro condizioni di salute. Il Bagnino fu abbastanza loquace, lui che impersonava il rude lupo di mare, e gli indicò in lontananza una vaga ombra all'orizzonte: quelle sono le isole Tremiti...*

4 *Claudio tornò dal mare giusto in tempo per la merenda: finalmente poté trovarsi con i nuovi piccoli amici e la vera vacanza ebbe inizio!*

L'intervento
del Direttore Generale alla
rubrica radiofonica

CHIAMATE

« Chiamate Roma 31 31 » è — tutti ormai lo sanno — la più fortunata rubrica radiofonica, nel corso della quale viene risposto « dal vivo » ai più disparati quesiti posti dai radioascoltatori. Si calcola che ogni minuto circa tremila persone formino il numero telefonico che dà titolo alla trasmissione e gli argomenti che possono essere trattati sono quindi svariatissimi: non poteva dunque mancare quello ferroviario, svolgendo le Ferrovie un servizio di tanto vasta portata sociale. Fra le numerose personalità chiamate dalla RAI a rispondere agli ascoltatori (medici, giornalisti, professori universitari, dirigenti d'azienda, alti funzionari dello Stato ecc.), è stato recentemente e più volte anche il nostro Direttore Generale, Ing. Fienga, i cui interventi hanno, ogni volta, soddisfatto gli interlocutori e suscitato vaste simpatie. Pensiamo sia gradito ai nostri lettori conoscere il contenuto di uno di questi colloqui « alla buona »; non tanto per gli argomenti trattati — in gran parte ben noti a tutti i ferrovieri — quanto per il « clima » disteso dei colloqui stessi e che ci sembra possano offrire una misura e un esempio di un rinnovato rapporto di cordialità che deve essere alla base dei nostri rapporti con il pubblico.

SPEAKER — Buon giorno, Ingegnere. Le Signore e i Signori in ascolto certamente la ricorderanno, perché — lo sappiamo dalle comunicazioni telefoniche — la ricordano con simpatia. Perché Lei ha presente come avvenne il nostro primo contatto? Lei ricorda, Ingegnere?

ING. FIENGA — *Ricordo benissimo; devo anzi dirle che dopo quella telèfonata e quel colloquio telefonico ho ricevuto una quantità enorme di lettere, addirittura una montagna, che mi ha dato la prova che la vostra trasmissione è seguitissima.*

SPEAKER — Si trattava, lo ripetiamo per chi non avesse ascoltato quella telefonata e quel caso, di una signora il cui bagaglio era praticamente finito sotto un treno per... colpa, diciamo per comodità di discorso, di un portabagagli; aveva cercato di essere risarcita e questo lo raccontava in una telefonata al 3131. Le è stato riferito, Lei è intervenuto ed ha appianato tutto. Lei diceva che in seguito a quella telefonata ha ricevuto circa un migliaio di lettere?

ING. FIENGA. *Sì, circa un migliaio di lettere da tutte le parti d'Italia. Ognuno mi ha chiesto qualche cosa e, tutte le volte che è stato possibile, ho cercato di risolvere le situazioni che mi venivano prospettate.*

SPEAKER — Ha risposto a tutti?

ING. FIENGA — *Ho cercato di rispondere sempre perché è un mio principio quello di rispondere a tutte le lettere che ricevo. Ogni giorno cerco di trovare il tempo per leggere le lettere che sia i ferrovieri che gli utenti mi inviano da ogni parte d'Italia, proprio perché credo che questo sia uno dei sistemi migliori per sentire il polso di coloro che utilizzano le ferrovie o che lavorano nell'Azienda.*

SPEAKER — Sì, perché Lei, Ingegnere, dette il suo indirizzo, vero, ci ricordiamo.

ING. FIENGA — *Sì, l'indirizzo è: Direttore Generale delle F.S. — Piazza della Croce Rossa, ROMA.*

SPEAKER — Ahi, Ahi! le mille lettere già sentiamo che stanno partendo.

ING. FIENGA — *Andiamoci piano.*

SPEAKER — Ingegner Fienga, questa mattina abbiamo per Lei una Signora che ci aveva rivolto alcune domande e abbiamo piacere che parli direttamente con Lei. La Signora è in linea. Signora?

SIGNORA — Sì; buon giorno, Ingegnere.

ING. FIENGA — *Buon giorno, Signora.*

SIGNORA — Io sono più fortunata: posso addirittura parlare con Lei.

ING. FIENGA — *La fortuna è mia.*

SIGNORA — Senta, io ho un problema: ho tre bambini da portare in vacanza. La mia domanda è semplice: che cosa hanno in fondo fatto le FS per queste famiglie numerose che si spostano, sia come orari e anche come quantità di treni che partono con un maggior numero di posti disponibili, in modo che i miei bambini, tutti e tre, possano sedersi?

SPEAKER — Ingenere, noi abbiamo scelto questa Signora perché abbiamo ricevuto numerose domande di persone che vogliono delucidazioni circa i treni per l'estate, diciamo come argomento generale.

ING. FIENGA — *Posso dirle questo: che il problema, delle cosiddette punte estive di traffico, è uno dei più complessi per noi sul piano organizzativo. Basti pensare che fra il periodo di traffico minimo, per esempio nel mese di febbraio, e le punte di traffico massimo, c'è un rapporto quasi da uno a due; cioè, praticamente d'estate il traffico quasi si raddoppia rispetto a quello che si verifica nei periodi di magra.*

Questo naturalmente impone uno sforzo notevolissimo all'Azienda, sia sul piano dei mezzi che su quello del personale, il quale deve molto spesso rinunciare, o rimandare, le proprie ferie proprio nel periodo più propizio. Questo, per esempio, è un punto fra i tanti che differenzia i ferrovieri dagli altri lavoratori dello Stato e anche dell'industria. In questi periodi dobbiamo mettere a disposizione tutti i mezzi e dobbiamo mobilitare tutto il personale, e ciò spiega anche il motivo per cui talvolta i mezzi che circolano in questi periodi particolari non sono i più moderni.

SPEAKER — Ingegnere, abbiamo altre domande di carattere ferroviario. Se la Signora ce lo consente...

ING. FIENGA — *Se vuole, io continuo, perché le posso dire, per esempio, che quest'anno abbiamo aumentato il numero dei treni straordinari che sono stati elevati a oltre 600, abbiamo dato facoltà ai Capi Compartimento di mettere in circolazione anche altri treni, tanto che arriveremo a circa 1000. La realtà è questa: che il numero delle persone che viaggiano aumenta sempre. Questo ci conforta molto perché c'è un reale e massiccio ritorno al treno.*

SPEAKER — Ah! ecco! Non è che l'aereo prima e la crescente motorizzazione poi sottraggano viaggiatori alle ferrovie. C'è una rivalutazione del treno.

ING. FIENGA — *Io ritengo che il problema sia soprattutto di efficienza del servizio. Il sistema ferroviario è un sistema fondamentale per il trasporto di massa e non è sostituibile. Occorre che sia però un sistema moderno, sicuro, efficiente. E qui è lo sforzo che stiamo facendo per cercare di elevare al massimo possibile il livello dell'efficienza e della sicurezza ferroviaria.*

SPEAKER — Si è letto addirittura in questi giorni sui giornali di un progetto per un treno a reazione.

ING. FIENGA — *Be', su questo argomento (vale a dire sui treni con apparato motore a turbina) avrei bisogno di un po' di tempo per spiegare di che si tratta. La realtà è questa, che noi come Azienda ferroviaria non ci limitiamo oggi a camminare sulla strada della tradizione ma cerchiamo di imboccare vie moderne, utilizzando le tecniche più avanzate e abbiamo in cantiere e in sperimentazione una serie di progetti per elevare la velocità e contemporaneamente la sicurezza.*

SPEAKER — Quindi, dalla monorotaia ai motori a turbina, insomma.

ING. FIENGA — *Abbiamo parecchie sperimentazioni in corso. Fra queste anche, per esempio, la carrozza a cassa oscillante, in fase sperimentale e che consentirà di raggiungere velocità assai più elevate, aumentando il comfort del viaggiatore, in quanto questo sistema consentirà di mantenere la carrozza orizzontale, indipendentemente dalle oscillazioni dei carrelli, e questo sarà un grosso vantaggio sul piano sia dell'aumento delle velocità sia del comfort. E poi stiamo prendendo iniziative di vario tipo: per esempio, quelle che riguardano l'applicazione a tutti i treni della ripetizione in macchina dei segnali, in modo che i treni si arrestino automaticamente in caso di inosservanza da parte del macchinista della prescrizione data dal segnale. Ancora: stiamo realizzando — ed è frutto di tre o quattro anni di studi — il controllo automatico delle velocità, cioè praticamente la possibilità che un treno marci alla velocità prestabilita ottimale. Questo è l'embrione della condotta automatica del treno.*

SPEAKER — Ingegnere, si è parlato anche di installare dei telefoni sui treni.

ING. FIENGA — *Sì, entro l'anno sarà una cosa concreta. Stiamo già sperimentandolo praticamente. E' una cosa già risolta sul piano tecnico. Sulla Roma-Napoli.*

SPEAKER — Anche impianti di televisione a circuito chiuso, vero?

ING. FIENGA — *Sì, stiamo sperimentando soltanto: ancora non siamo arrivati a mettere a punto questo problema.*

SPEAKER — Ingegner Fienga, concludiamo con un omaggio alla donna? Perché noi spesso riceviamo telefonate che ci dicono: Ma com'è che le Ferrovie dello Stato adesso assumono donne, quando per tradizione il lavoratore della rotaia, della locomotiva è uomo?

ING. FIENGA — *Intanto, la Costituzione stabilisce parità assoluta fra uomo e donna, e noi ci allineiamo su questo indirizzo. D'altra parte, devo dire che l'assunzione delle donne nel settore delle ferrovie ha dato anche dei risultati positivi, perché abbiamo constatato che le donne sanno fare benissimo il loro mestiere, quanto gli uomini.*

SPEAKER — Ha sentito, Signora?

SIGNORA — Sì, ho sentito.

ING. FIENGA — *Sotto questo profilo io sono un femminista convinto.*

SIGNORA — Grazie, Ingegnere, grazie mille.

ING. FIENGA — *La ringrazio io, di cuore.*

SPEAKER — Sente le donne, eh, Ingegnere? Abbiamo cominciato con un discorso ferroviario e finiamo cavallerescamente con un omaggio alla donna.

ING. FIENGA — *Era inevitabile, perché la donna è alla base di tutto. In fondo penso anche che noi lavoriamo per le nostre donne.*

SPEAKER — Ma guardi che recentemente, nei giorni scorsi, noi abbiamo fatto un'inchiestina dicendo: quale è la base di tutto? E alcuni dicono l'amore, i soldi, l'interesse, il lavoro, la donna. Sentiamo ora l'opinione dell'Ingegnere. Secondo Lei quale è la base di tutto nella vita? Diciamo la donna, Ingegnere?

ING. FIENGA — *Personalmente penso che un uomo debba anzitutto lavorare per la propria famiglia e avere un ideale di lavoro per il quale debba dare il meglio di se stesso.*

SPEAKER — Quindi, il lavoro e la famiglia. Bene, Ingegnere: regina della famiglia è però la donna.

ING. FIENGA — *Poi, praticamente chi comanda veramente è sempre la donna, perché l'ultima parola la dice sempre la donna.*

SPEAKER — Ingegnere, la ringraziamo molto di questa simpatica telefonata e, appena avremo motivo di ridisturbarla, possiamo ritelefonarle?

ING. FIENGA — *In qualunque momento. Io sono sempre a disposizione. Vede? In questo momento io stavo tenendo qui una riunione e sono presenti alla conversazione parecchie persone, e quindi lei non si faccia scrupolo di telefonarmi quando crede più opportuno.*

SPEAKER — Lo faremo, perché, tra l'altro, Lei ci è molto, molto simpatico.

ING. FIENGA — *Lei è molto cortese, e sono io che ringrazio voi.*

SPEAKER — A presto Ingegnere, buon giorno.

CONTRO L'INFLUENZA

Come negli anni scorsi, l'Azienda attuerà nel prossimo mese di ottobre la vaccinazione antinfluenzale gratuita. I vantaggi di questa pratica vaccinale che è l'unica arma idonea a fronteggiare eventuali recrudescenze epidemiche.

Come negli anni precedenti il Servizio Sanitario mette a disposizione del personale, che ne fa richiesta, le fiale necessarie per la vaccinazione antifluenzale.

La campagna vaccinale verrà effettuata per tutto il mese di ottobre presso ogni ambulatorio della rete. Con l'autunno si avvicina anche il periodo di tutto quel gruppo di malattie febbrili che, sotto le varie denominazioni di faringiti, tonsilliti, tracheiti, bronchiti, stanno ad indicare un ritmo stagionale di affezioni virali, quasi sempre, per buona fortuna della collettività, ad andamento benigno, ma che comportano un'interruzione della attività lavorativa e possono essere la base di possibili complicanze, specie per chi lavora all'aperto.

Le malattie virali stagionali dell'apparato respiratorio sono in effetti delle malattie infettive acute, con manifestazioni che si svolgono ai vari livelli dell'organo respiratorio e che, per la loro alta capacità di diffusione, possono acquistare un frequente carattere epidemico, limitato cioè ad una data regione geografica o, più raramente, pandemico, esteso cioè ad interi continenti; nel qual caso prendono il nome del paese in cui la malattia si è primitivamente manifestata (così: « la Spagnola », « l'Asiatica », « l'influenza Mao »).

Ognuno ricorda di aver sofferto un episodio influenzale, anche più volte in un anno: febbre elevata, cefalea, nausea, dolori muscolari ed articolari diffusi, rinite, laringite, faringite, qualche starnuto, tosse stizzosa con espettorazione, a volte epistassi, il tutto seguito da un'astenia profonda per la durata di alcuni giorni. Nella maggior parte dei casi la malattia non lascia reliquati, ma soltanto il ricordo di una settimana in preda a dolori vaganti e senza forze. Tale benignità però non sempre costituisce la regola, perché i virus, specialmente quelli influenzali, preparano il terreno a vari micro organismi che sono responsabili di complicanze broncopolmonari e che possono trasformare un'influenza anche banale in una malattia di particolare gravità.

L'età, la costituzione, lo stato di nutrizione, le varie carenze alimentari e vitaminiche, eventuali precedenti morbosi e disfunzioni di altri organi, la vita in comunità, l'esposizione a cause perfrigeranti, facili a verificarsi per la quasi totalità della popolazione, possono tutte avere un notevole peso nel determinismo di tali complicanze. Difatti chi non ha constatato con mano, anche in seno alla propria famiglia, un diverso decorso dell'influenza nei bambini e nei vecchi e qualche volta anche con complicanze gravi e letali? Se poi ognuno si guarda intorno può notare anche la facile diffusibilità della malattia, la contagiosità estrema, le frequenti recidive, ancor più se trattasi di comunità siano esse infantili, di giovani o di anziani, senza alcuna distinzione di sesso, di età, di località, di tempo. L'influenza costituisce in definitiva una delle entità morbose che determinano maggior danno alla collettività come causa di malattia e di morte e non si può disconoscere che la relativa benignità del quadro clinico è largamente compensata dall'enorme diffusione e quindi la malattia è da considerarsi senza tema di esagerazione un vero e proprio flagello sociale.

Si calcola che nella sola Europa occidentale ogni anno si verifichino 250 000 casi di morte per influenza e relative complicanze. Anche nel campo del lavoro l'influenza assume una particolare importanza per la notevole incidenza nelle varie comunità lavorative con una conseguente invalidità temporanea di un esteso numero di lavoratori.

Anche in campo ferroviario il fenomeno è notevolmente sentito in quanto si registrano annualmente oltre 200 mila giornate lavorative perdute a causa dell'influenza, senza le complicanze, mentre in periodo di epidemia tale cifra è più che triplicata, come s'è verificato nella già riscontrata epidemia del 1957 (oltre 450 mila giornate perdute). Il personale ferroviario, esposto come il resto della popolazione attiva al contagio, può trasformarsi a sua volta per la particolare natura delle sue occupazioni in veicolo di diffusione del contagio stesso.

Qual è l'arma più efficace per la lotta contro questa subdola malattia? Purtroppo non abbiamo a disposizione validi medicamenti antivirali ed i vari rimedi in uso sono soltanto sintomatici. Il mezzo più adeguato e razionale è la profilassi generale immunitaria, cioè la vaccinazione, la quale ha già dato brillanti risultati, sia nel nostro campo che nelle altre grandi industrie, in Italia ed all'estero, dove è ancora più diffusa che da noi. Nella nostra lunga esperienza (16 anni) l'efficacia della vaccinazione è andata progressivamente aumentando fino a raggiungere il 95 per cento di risultati, il che significa che su 100 vaccinati solo 5 si sono ammalati d'influenza, con andamento peraltro molto blando. Il successo è però in rapporto al numero delle persone vaccinate nella stessa collettività ed alla sua sistematicità annuale. Più soggetti si vaccinano nello stesso ambiente lavorativo e maggiore è la garanzia di evitare l'infezione in quanto diminuiscono le fonti di contagio, con notevoli vantaggi oltreché personali anche familiari.

Che la vaccinazione provochi una efficiente difesa è stato dimostrato anche dalla ricerca « anticorporale » da noi effettuata, con rigoroso metodo sperimentale: la titolazione degli anticorpi, la cui presenza è espressione e conferma della difesa dell'organismo contro la malattia influenzale.

Si è visto cioè in soggetti vaccinati per 1-2-3 bienni che il livello di anticorpi è significativamente alto dopo il primo biennio; essi sono quindi protetti con una costante e sufficiente copertura immunitaria verso l'infezione. Tali risultati meritano di essere presi in considerazione per una ulteriore diffusione delle vaccinazioni, perché solo elevando il titolo anticorporale nel maggior numero possibile di soggetti può auspicarsi il mantenimento dello stato di immunità per un periodo abbastanza lungo. Analogamente a quanto si verifica per ogni altro processo immunitario-profilattico (difterite, tetano, ecc.) la sistematica vaccinazione — che nel caso dell'influenza è annuale — ha soprattutto un valore di richiamo, che rende più stabile il corredo anticorpale. E ciò dà ragione all'aumento graduale annuo del già ricordato indice di efficacia della pratica vaccinale constatato nel personale che annualmente si è sottoposto alla vaccinazione.

La concentrazione molto elevata di anticorpi fa inoltre conseguire un diretto stato di immunità al livello delle cellule respiratorie, le quali acquistano così una resistenza locale verso i virus influenzali ed anche verso gli altri virus respiratori affini.

Come negli anni decorsi, l'Azienda attuerà nel prossimo mese di ottobre la vacinazione antinfluenzale gratuita in favore di quanti vorranno volontariamente aderirvi. Sono state in proposito impartite disposizioni per far conoscere al personale i vantaggi di questa pratica vaccinale che, oltre ad essere perfettamente indolore e priva di inconvenienti o reazioni, è l'unica arma idonea a fronteggiare eventuali recrudescenze epidemiche, le quali, anche se a decorso benigno, costituiscono in potenza un perenne pericolo di gravità. La rapidità di diffusione e l'alta contagiosità dell'influenza possono ostacolare seriamente l'attività di lavoro per determinati settori dell'Azienda e pregiudicare il regolare funzionamento di un così importante servizio di pubblica utilità.

E' da sottolineare infine che contemporaneamente all'iniziativa della nostra Azienda anche altre Ferrovie estere hanno deciso di condurre una analoga campagna di vaccinazione antinfluenzale. E' per tali motivi che si fa appello al personale tutto affinché venga facilitata la estensione di questa campagna vaccinale dando prova, in tal modo, dell'alto grado di educazione sanitaria raggiunto dalla nostra Azienda.

Carmine MELINO

IL RINNOVO DEGLI ORGANI DEL DLF

In ottobre le elezioni dei Consigli Direttivi Sezionali.

Una più attiva partecipazione dei ferrovieri ai lavori di quegli organi collegiali ai quali sono affidate funzioni deliberanti e consultive riguardanti il personale è stata introdotta nella struttura organizzativa dell'Azienda con la legge 668 del 27 luglio 1967.

Anche la struttura del Dopolavoro ferroviario è risultata quindi modificata.

Infatti, al fine di dare pratica applicazione agli articoli dal 40 al 45 della predetta legge 668, l'Azienda costituì una Commissione, in seno alla quale i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali Unitarie diedero un importante contributo di idee e consigli: furono così concordate le soluzioni più rispondenti al duplice interesse dell'Azienda e dei soci, soluzioni che trovarono, poi, ufficialità nel Decreto Ministeriale 10 dicembre 1968 n. 18330 (pubblicato nel Bollettino Ufficiale F.S. n. 24 del 31-12-1968).

La struttura del Dopolavoro Ferroviario è risultata, in detto Decreto, organizzata secondo una più razionale distribuzione di competenze e tutti gli organi, con la sola eccezione dell'Ufficio Centrale, presentano la caratteristica comune di annoverare nel loro seno membri eletti dai soci, in forma diretta o indiretta.

La Commissione Centrale, le Commissioni Compartimentali ed i Consigli Direttivi delle Sezioni dureranno in carica cinque anni e saranno composte da membri di nomina aziendale e da rappresentanti dei soci eletti in base alla votazione che si svolgerà nel prossimo mese di ottobre. La presenza dei membri eletti dal personale nei Consigli Direttivi di Sezione sarà maggiore che per il passato.

I membri eletti nei Consigli Direttivi di Sezione oltre ad eleggere nel loro seno — con la esclusione dei rappresentanti designati dalla Azienda — il Presidente, parteciperanno alla elezione di tre dei sei membri della Commissione Compartimentale.

Sei membri dei quindici componenti la Commissione Centrale saranno invece eletti dai Componenti dei Consigli Direttivi Sezionali ed a questa votazione parteciperanno anche i membri di nomina aziendale.

Va rilevato, inoltre, che anche in seno alla Commissione elettorale unica, prevista dall'art. 4 per eleggere i sei rappresentanti dei soci nella Commissione Centrale, tre membri sono designati dai Presidenti delle Sezioni del Dopolavoro Ferroviario delle sedi di Compartimento.

Una particolare struttura organizzativa è stata data all'*Ufficio Centrale* del Dopolavoro, al quale l'Azienda elargisce notevoli contributi annuali (una somma fissa di 60 milioni e inoltre lire 750 per ogni socio) e consente di utilizzare personale (distaccato) e immobili e materiali di proprietà aziendale, per cui è stato posto alle dirette dipendenze del Direttore Generale dell'Azienda F.S., è aggregato (ai soli effetti amministrativi) al Servizio Personale ed è diretto da un Funzionario di qualifica non inferiore ad Ispettore Capo Superiore di nomina aziendale.

Altro importante aspetto del D.M. 18330/1968 in parola è rappresentato dall'accoglimento della istanza sindacale tendente ad assicurare autonomia alle Sezioni. Infatti l'articolo 14 stabilisce che il « Consiglio Direttivo tratta tutte le questioni di carattere generale e particolare e provvede alla gestione delle attività sociali » e gestisce i fondi della Sezione; mentre l'art. 12 fa rientrare, invece, nella competenza della Commissione Compartimentale le decisioni « sulle operazioni e provvedimenti di straordinaria amministrazione relativi alle Sezioni del Dopolavoro Ferroviario ».

Inoltre l'art. 8 riserva all'Ufficio Centrale, fra l'altro, la organizzazione di « manifestazioni culturali e sportive di carattere nazionale e internazionale », e pertanto è lasciata alle Sezioni l'organizzazione di manifestazioni a carattere locale o compartimentale.

Infine l'art. 13 ha ridimensionato la funzione dei Delegati Compartimentali per la cultura, lo sport e il turismo, i quali, in aderenza alle richieste sindacali, svolgeranno la loro opera soltanto sul piano della collaborazione tecnica con i Consigli Direttivi delle Sezioni.

Va rilevato, infine, che in sede di formazione delle norme di applicazione del citato D.M. 18330 sono state concordate con i Sindacati alcune disposizioni, di cui si riportano le più importanti:

a) le elezioni per i Consigli Direttivi delle Sezioni, già indette entro il termine del 30 giugno 1969 prescritto dall'art. 19, si svolgeranno nel prossimo mese di ottobre 1969;

b) ai fini della determinazione del numero dei Consiglieri da eleggere, dovrà essere preso in considerazione il numero dei soci effettivi risultanti iscritti presso la Sezione 60 giorni prima della data fissata per le operazioni di voto, e non il numero degli iscritti al 31 dicembre dell'anno precedente a quello in cui si effettuano le elezioni;

c) le liste dei candidati potranno essere contrassegnate da segni distintivi, oltre che dal numero progressivo di presentazione, a condizione che detti contrassegni non indichino Partiti o Organizzazioni sindacali.

A dimostrazione di quanto risulterà democratizzata la organizzazione interna del Dopolavoro Ferroviario si specificano, qui di seguito, le composizioni degli organi, con l'incidenza rispettiva dei rappresentanti, diretti o indiretti, dei soci:

a) Nella Commissione Centrale, *sei* dei quindici membri sono eletti dai componenti dei Consigli direttivi delle Sezioni; va segnalata, inoltre, l'importante innovazione costituita dalla inclusione di tre membri che saranno nominati dal Ministro in ragione della loro specifica conoscenza delle materie che formano oggetto dell'attività dopolavoristica, indipendentemente dalla qualifica rivestita.

b) Nelle Commissioni Compartimentali, *tre* dei sei membri sono eletti dai Consiglieri, non di nomina aziendale, dei Dopolavoro ferroviari sede di Compartimento.

c) Nei Consigli Direttivi delle Sezioni, devono risultare da elezioni:
— *sei* dei sette Consiglieri, nelle sezioni fino a 500 soci;
— *sette* dei nove Consiglieri, nelle sezioni che annoverano da 501 a 1000 soci;
— *otto* degli undici Consiglieri, nelle sezioni che hanno più di 1000 soci.

d) Nei Collegi Sindacali delle Sezioni i *tre* membri sono nominati dal Direttore Compartimentale ma previo parere favorevole della Commissione Compartimentale, che, come si è detto, è composta paritetica-mente da rappresentanti aziendali e dei soci.

e) I Presidenti delle Sezioni sono eletti in seno ai Consigli Direttivi da parte dei soli Consiglieri eletti dai soci.

f) I *tre* Delegati Compartimentali per la cultura, lo sport e il turismo sono nominati dalla Commissione Compartimentale su una terna di nomi proposta dalla Commissione Consultiva Compartimentale, per cui praticamente essi sono espressione di due organi in cui i soci sono validamente rappresentati.

g) La Commissione Consultiva Centrale è composta dai Presidenti di Sezione di sede compartimentale.

h) Le Commissioni Consultive Compartimentali sono composte dai Presidenti delle Sezioni dopolavoristiche del Compartimento e dai Delegati Compartimentali.

In conclusione, con le elezioni che nel prossimo mese di ottobre saranno svolte per il rinnovo dei Consigli Direttivi, che sono stati sciolti, sarà realizzata una complessa operazione organizzativa che terrà impegnati sia l'Azienda, a mezzo del D.L.F., che i soci elettori (effettivi e pensionati, che sono circa 140 mila) e le stesse Organizzazioni Sindacali perché, in comunità di intenti e con spirito democratico, anche nella gestione della istituzione dopolavoristica sia garantita la rappresentanza dei diretti interessati, cioè dei soci.

Furio DI BELLO

Notiziario D.L.F.

A Budapest il campionato europeo di ciclismo per ferrovieri

Dopo il Campionato Nazionale di Ciclismo di Pergine di Valsugana (Trento), dovevamo formare la Rappresentativa del D.L.F. per partecipare al Campionato Europeo dei Ferrovieri in programma a Budapest. Compito non facile. Veri e propri cannoni non ne abbiamo. Solo atleti in grado di difendere onorevolmente i colori del Dopolavoro Ferroviario.

I limiti di età per i figli di ferrovieri (anni 21 per i Campionati Europei) e la logica difficoltà per chi pratica lo sport ciclistico nelle ore libere dal lavoro, non ci permettono di avere una larga rosa di atleti. Ma, nonostante tutto, come sempre nello sport, la speranza di portare a termine una buona gara era per noi un punto di arrivo.

Andiamo a Budapest. Il giorno avanti la gara, con tutti i corridori delle nazioni partecipanti si effettua la ricognizione del percorso.

Il percorso di gara è un circuito di 41 km. da ripetersi quattro volte per un totale di 164 km. Non presenta eccessivi dislivelli, ma il fondo stradale è pessimo. Il caldo asfissiante. Sull'asfalto quasi liquefatto dal calore le ruote affondano. Prima impressione: sarà una gara dura. Tutti ce ne rendiamo conto.

Giorno 3 agosto: si parte.
Le previsioni della vigilia si avverano. Prime avvisaglie di lotta. Tentativi isolati di evasione dal gruppo.

Dopo circa 30 km. si stacca il nostro Consolati. Prende un vantaggio di 30". Ma è un fuoco di paglia. Subito viene ripreso dal gruppo. Si compie il primo giro. Al 60° km. la prima seria fuga che influenzerà tuttta la corsa.

Un gruppetto di dieci atleti si stacca e prende un vantaggio che aumenta gradatamente. All'80° km. il gruppo di testa ha un distacco di circa 2' sul gruppo quasi compatto. I nostri, adottando una condotta di gara, diciamo di attesa, sono nel gruppo inseguitore. Poi Consolati evade insieme ad un piccolo gruppetto. La corsa così si fraziona. Un gruppo di testa, poi Consolati e gli altri a 2' e tutti gli altri sgranati. Ritiri su ritiri. All'arrivo dei 58 partenti saranno solo in 36.

I nostri Consolati e Minardi conducono una gara generosa. Li seguo continuamente cercando di rifornirli di acqua e di annaffiarli per ristorarli dal gran caldo.

Frezza, l'infaticabile Frezza, si è piazzato in un punto strategico del percorso ed ha organizzato un vero e proprio bagno per i nostri ragazzi. Consolati e Minardi danno tutto quello che possono. Zulli, Ristauri e Stevanato non termineranno la gara. Hanno fatto il possibile e l'impossibile. In ogni caso tutto il loro dovere.

Consolati, il nostro migliore elemento, ha cercato in tutti i modi di evadere e raggiungere il gruppo di testa. Non ce l'ha fatta. Il solito gioco di squadra di chi aveva interesse a lasciare in vantaggio i propri compagni di squadra ha impedito di attuare il suo programma. In ogni modo sarà 17°.

Chi poi ha sorpreso per abnegazione e volontà è stato Minardi. Si è prodigato quasi sempre solo in un inseguimento tenace. Avrebbe potuto fare di più se avesse potuto congiungersi con Consolati. Purtroppo è stato impossibile.

Parliamo sempre di vittorie. Abbiamo sempre cercato di mettere in luce i nostri atleti che nei Campionati Internazionali hanno dato risultati di prestigio al Dopolavoro Ferroviario.

E' necessario accettare anche una sconfitta: faremo meglio un'altra volta.

Giuseppe MAGI

Il nostro Consolati, alfiere della squadra del DLF, durante la difficile gara. A sinistra, in fondo si nota Stevanato.

Albenga: un camping D.L.F.

Siamo nella terra degli Ingauni: è una calda giornata d'agosto, anzi una domenica afosa, affollata e bagnata di sole. Le macchine sull'Aurelia si muovono come termiti; il nostro treno procede lento fischiando ai passaggi a livello; le spiagge sono grappoli umani sotto fungaie multicolori. In questo scenario, Albenga, disfatta dalla canicola, appare sfumata e irreale: quasi non distinguiamo le sue case, la Cattedrale, le sue torri, la piazzetta dei leoni, il Palazzo dei Marchesi di Balestrino e le tante altre opere d'arte che fanno di questa fiorente cittadina della riviera di ponente il maggiore centro storico monumentale della Liguria occidentale.
Oggi sotto questo sole non si vedono che tende, numerose e variopinte, che punteggiano il verde intenso di una pianura ubertosa che dà ad Albenga un altro eccellente primato: quello della produzione ortofrutticola che in questi ultimi tempi è in notevole crescente sviluppo. Non ci sono che tende, dicevamo, bandiere e tende impiantate con ritmo febbrile dai numerosissimi turisti discesi dal Nord, dagli stessi turisti italiani in cerca di aria balsamica, accanto a un lembo di mare, sia pure affollato, tra l'odore selvaggio del verde dei campi di carciofi, della resina dei pini e dell'alga marina.
In questa fioritura di camping, anche il Dopolavoro di Albenga ha installato il suo, modernamente attrezzato, in un terreno situato tra la strada ferrata e il mare. L'opera è sorta, tra non poche difficoltà, per un concentramento, possiamo dire, di volontà, decise ad attuarla a tutti i costi. Animatore fervido ed entusiasta, il Vice Direttore Generale ing. Bordoni, già Direttore Compartimentale di Genova, che ha sostenuto e dato impulso all'iniziativa; collaboratori attivissimi il Presidente del Dopolavoro albinganese Moscino, i geom. Capra e Zanardi del Compartimento genovese, i tecnici e gli operai della Ditta, quelli della Zona I.E. di Albenga e tanto altro personale dei vari servizi, che con ritmo veramente feb-

ATTUALITA'

● Il 1° agosto è stata inaugurata nella stazione di Termoli la 4ª Mostra di biologia marina allestita dal D.L.F. locale in una delle due sale di attesa. Erano presenti il Presidente dell'Azienda di Soggiorno prof. De Gregorio, e altre Autorità che hanno espresso la loro ammirazione per l'interesse didattico e scientifico della mostra che raccoglie 185 esemplari, di cui alcuni rarissimi, di pesci, molluschi e piante. E' stata realizzata grazie all'impegno del C.S.P/le Cappella, il quale dedica il suo tempo libero alla raccolta e alla classificazione di pesci e conchiglie di ogni mare del mondo.

● Una bella affermazione ha conseguito il D.L.F. di Bari alla selezione del campionato nazionale di pesca marittima con canna lenza disputatasi nel porto di Bari, classificandosi al primo posto per merito di Vernone, Giacobbe e Cinquepalmi. Ai nostri pescatori, non nuovi a simili affermazioni, auguriamo ulteriori soddisfazioni nella finale che verrà disputata prossimamente.

UN'ALTRA VITTORIA DI BARAN E SAMBO

Ad una settimana di distanza dalla bella affermazione di Lucerna il Dopolavoro Ferroviario di Treviso ha ottenuto una significativa vittoria a Barcola nella 69. regata nazionale di canottaggio.

Nel quattro con élite gli olimpionici Baran e Sambo e inoltre Romano e Rossetto, timoniere Sajeva, si sono classificati al primo posto mentre gli olimpionici hanno bissato la vittoria nella « due con » di m. 2000 aventi al timone lo stesso Sajeva.

brile hanno bruciato le tappe per completare l'impianto entro la presente estate.

Va aggiunto che l'iniziativa ha incontrato il pieno favore dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro e l'entusiasmo delle autorità locali, che hanno fatto del loro meglio per venire incontro alle non poche esigenze che l'opera ha richiesto.

Dobbiamo aggiungere ancora che quando ci siamo recati sul posto, alla fine del maggio scorso, non credevamo che il camping potesse entrare in funzione ai primi di agosto. I fatti ci hanno smentito e adesso che l'opera è compiuta parliamone un po'.

L'installazione del camping ha comportato parecchi lavori preliminari tra cui la demolizione di un vecchio muro antisbarco per consentire un facile accesso e una efficiente rete di fognature.

Nella stessa area del camping sorgono anche due fabbricatini adibiti ad alloggi per il personale che, in relazione allo sviluppo del camping, potranno essere attrezzati con letti ed affittati a turisti che non gradiscono la tenda e la roulotte.

L'opera è stata inaugurata il 3 agosto scorso dal Vice Direttore Generale ing. Bordoni, il quale al termine di una simpatica cerimonia — preceduto tra gli altri dall'ing. Villa nuovo Direttore Compartimentale di Genova, dal Sindaco di Albenga e dalla benedizione del Cappellano Compartimentale don Risso — ha pronunziato un incisivo discorso, nel quale, dopo aver porto il saluto del Ministro, dei Sottosegretari e del Direttore Generale, ha espresso con accenti di nostalgia per la terra di Liguria, dolce e leggiadra come la definisce Cardarelli, tutto il suo elogio per i suoi uomini industri e tenaci, dei quali ha esaltato l'impegno in occasione della realizzazione del camping.

Una lunga e vibrata ovazione ha siglato le sue parole, mentre la banda dei berretti rossi di Savona, sempre presente nelle cerimonie della riviera di ponente, innalzava dai suoi strumenti, al cielo terso di agosto, una delle sue allegre marcette, come un peana di vittoria.

Aurelio BATTAGLIA

Per Voi, Amici in pensione

a cura
di A. Maussier

Iniziamo questa puntata estiva, rispondendo al Segretario Superiore di 1ª cl. a.r. **Francesco SUSINNO** da Catania, il quale chiede notizie in merito al riassetto delle carriere ed agli stipendi degli statali e vuol sapere se le relative norme saranno applicabili anche ai pensionati.

Già in altra occasione, proprio su queste colonne parlammo delle due fasi del riassetto, la prima delle quali (quella decorrente da una data compresa nel primo trimestre del 1970) non avrebbe interessato i pensionati i quali peraltro non sono neppure interessati al provvedimento che stabilisce stipendi provvisori per gli statali in servizio con effetto 1-1-1969.

I pensionati, però, vedranno le loro pensioni riliquidate a decorrere dal 1º-1-1971.

Nulla di preciso si sa ancora in merito ai parametri dei nuovi stipendi.

Terminiamo informando il collega che le notizie che lo interessano potrà desumerle dalle leggi che vengono pubblicate quotidianamente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

L'Assuntore **Stefano CRISPINO** invii pure la sua domanda (in carta semplice) per ottenere la valutazione del servizio militare indirizzandola alla Direzione Generale F.S. - Servizio Personale - Fondo di Previdenza Assuntori - Pensioni - 00100 Roma.

Allegato alla domanda dovrà però far pervenire un foglio matricolare parificato ed aggiornato, a meno che non lo abbia già prodotto per altri motivi, nel qual caso dovrà farlo presente nella sua istanza.

Il Verificatore a.r. **Matteo DE PONTE** da Sparanise vuole notizie sulla riliquidazione delle pensioni che « doveva avvenire fin dal 1. marzo 1968 ».

Premesso che tale data è la decorrenza dei benefici e non quella del termine dei lavori per attribuire i medesimi non sarà inopportuno ancora una volta ribadire che le pensioni sono circa 180.000 e che, per necessità di cose, non è pensabile che tutte possano essere fatte in un sol giorno o in un sol mese.

Al momento in cui scriviamo queste note (fine luglio) sono stati emessi ruoli di pagamento per oltre 120.000 partite.

Va aggiunto poi che, malgrado quello che qualcuno possa pensare, si è dovuto dare la precedenza ai più vecchi e ci sembra che quelli esonerati nella seconda metà del '67 possano cedere il passo ai colleghi più anziani.

Il Capo Treno di 1. cl. a.r. **Francesco ZAGAMI**, il quale espone il suo caso, ha avuto un po' di fretta a ricorrere alla Corte dei Conti per la questione delle competenze accessorie per la quale l'Ufficio pensioni aveva anche avvertito che in attesa della definizione del punto 6 dell'art. 32 della Legge n. 249/1968 era stato adottato un criterio di emergenza per consentire intanto la approvazione dei provvedimenti, salvo riforma successiva. Comunque, quando egli riceverà tale riforma potrà recedere dal ricorso scrivendo alla Corte dei Conti e spiegando, se lo ritiene necessario, i motivi.

L'Operaio dell'Armamento **Domenico TORTORA** ha fatto un piccolo elenco di cose che vuol sapere.

Dunque, i benefici dei due anni per la qualità di ex combattente si riflettono solo sulla maggiore anzianità nella qualifica e sullo scatto di stipendio che dovrebbe avere avuto.

La croce al merito di guerra non dà alcun beneficio ai fini della pensione a meno che essa non abbia contribuito ad ottenere il compenso combattenti. Se non ha fatto domanda la faccia.

Gli anni di servizio militare contano per quelli che sono. Ad essi va aggiunta la campagna di guerra del 1935-1936.

Sommando ora i 31 anni di servizio al militare, alla campagna di guerra ed ai 24 mesi che mancano all'esonero abbiamo un totale di oltre 36 anni ai quali poi va aggiunto l'aumento del decimo che gli faranno sicuramente raggiungere i 37 anni.

Naturalmente queste notizie si riferiscono ai dati forniti.

Informiamo il Capo Squadra Manovratori a.r. **Giuseppe USTICA** che la sua pratica relativa al riscatto di alcuni servizi ai fini della buonuscita non può ancora essere trattata in quanto l'Ufficio non dispone ancora del suo fascicolo di pensione.

Il Capo Stazione di 1. cl. a.p. **Massimiliano BERTINO** da Trieste ed il Guardiano a.p. **Antonio MODICA** chiedono notizie della loro riliquidazione. Ebbene i ruoli di riforma sono stati trasmessi al Servizio Ragioneria nel mese di luglio. Nel corso del mese successivo verranno spediti alle Direzioni Provinciali del Tesoro competenti per territorio.

Cogliamo l'occasione dalla richiesta del collega Modica, il quale ha fatto conoscere solo cognome e nome ed indirizzo, per pregare tutti coloro che vogliono scriverci di essere più completi, nel senso cioè di indicare **il numero di libretto e la provincia.**

Non potete immaginare quanti Modica Antonio o Mancuso Carmelo o Rossi Mario abbiamo tra i 180 mila pensionati.

L'applicato T. Capo a.r. **Antonio AZZI chiede notizie** sulla domanda del servizio utile a pensione e sulla integrazione della buonuscita. Siamo spiacenti di non poterlo accontentare poiché il suo fascicolo di pensione trovasi presso gli Uffici di controllo per il prescritto riscontro.

Appena in possesso di tale fascicolo gli forniremo le notizie richieste. Sarà però opportuno che egli si rivolga direttamente alla Sezione Pensioni della Direzione Generale F.S. - Servizio Personale **fra qualche tempo.**

Intanto non si preoccupi perché, se la questione sta nei termini da lui esposti, anche scaduti i fatidici 90 giorni, l'Azienda provvederà ugualmente alla modifica della sua pensione. Tenga presente, però, che se dai documenti acquisiti agli atti risulta la situazione da lui rappresentata sarà la stessa Corte dei Conti, in sede di controllo, a rilevare l'errore e ad invitare l'Azienda a rettificarlo.

L'Operaio qual. 1. cl. a.r. **Giuseppe MARQUEZ** vuol sapere se anche lui può avere diritto al riscatto del servizio non di ruolo ai fini della buonuscita e se rientra nell'articolo 36 della Legge n. 249/1968.

Alla prima domanda rispondiamo, purtroppo negativamente, essendo egli cessato dal servizio anteriormente alla data dalla quale ha effetto la legge n. 1236/1965 che prevede tale beneficio (5-1-1966).

Per la seconda è necessario un chiarimento. Qualora voglia sapere se in attesa di avere la riliquidazione ha diritto alla concessione della integrazione temporanea, rispondiamo affermativamente; se intende qualche altra cosa, allora ce lo chiarisca. Siamo a sua disposizione.

Il Capo Treno a.r. **Vittorio ALESSANDRO** scrive al nostro giornale dicendo quanto sia « doloroso comunicare le grandi ingiustizie eseguite presso la Direzione Generale ».

La solita storia dei pensionati più vecchi, scavalcati, nella riliquidazione, dai più giovani. E giù un elenco di giovani, « riliquidati »ed uno dei « vecchi » ancora in attesa.

A parte la faccenda che sarebbe necessario il numero del libretto, facciamo intanto osservare che nel secondo elenco figurano in precedenza pensionati con qualifiche da competenze accessorie e tutti sanno che tali categorie sono state trattate in un periodo successivo per la nota questione della interpretazione dell'art. 32 punto 6).

Il Cantoniere a.r. **Nicola SCILINGUO** ha diritto alla riliquidazione in base alla Legge n. 249/1968.

L'amico **Angelo PEPE** chiede chiarimento sulla Legge n. 252/1969. Tale legge stabilisce che ha diritto a pensione la vedova del pensionato, purché il matrimonio sia stato contratto prima del 72. anno di età, sia durato 2 anni e la differenza di età tra i coniugi non sia maggiore di anni 20.

Non occorrono più queste due ultime condizioni nel caso che da tale matrimonio nascano figli. Precisiamo che la norma è un po' più complessa ma abbiamo ritenuto di riportarne solo quella parte che interessa il nostro abbonato.

La pensione del Direttore di Macchina di 1. cl. a.r. **Umberto D'ANGELO** è già stata riformata per tenere conto del decimo delle competenze accessorie calcolato in base ai nuovi stipendi.

Tra non molto riceverà la comunicazione della nuova pensione che è stata elevata a L. 2.307.500.

La riliquidazione del Capo Stazione Sup. a.r. **Carlo FERRARI** è stata già approvata. La nuova pensione ammonta a L. 1.581.900 ed il relativo ruolo è stato spedito alla Direzione Provinciale di Verona fin dal 30 giugno u.s.

NOTIZIE PER VOI

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio d'Amministrazione non è andato in vacanza; la sua attività nel mese scorso è stata anzi particolarmente intensa.

Ha approvato tra l'altro una serie di promozioni: alcune, ad honorem, che riguardano il personale collocato a riposo nel 1968, altre, a ruolo aperto per merito comparativo, ad Ispettore principale e ad Ispettore di 1ª classe con decorrenze varie; altre ancora, infine, in base all'articolo 82 dello stato giuridico, ad Ispettore di 1ª classe, con decorrenza 1 gennaio 1968.

I bandi di concorso approvati dal Consiglio in questo periodo sono tanto numerosi che richiedono un'elencazione. Ecco quindi i nuovi posti messi a concorso dall'Azienda:

— 18 posti di Ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere — esclusi gli specialisti in ingegneria chimica, aeronautica, mineraria e nucleare;

— 3 posti di Ispettore in prova fra laureati in chimica o chimica industriale;

— 1 posto di Ispettore fra laureati in scienze agrarie o forestali;

— 60 posti di Segretario tecnico in prova;

— 200 posti di Capo gestione in prova;

— 500 posti di Conduttore in prova;

— 900 posti di Cantoniere in prova.

Il Consiglio infine, oltre ai provvedimenti di ordinaria amministrazione, ha approvato anche le graduatorie di merito degli Allievi della Scuola professionale ferroviaria, nonché quelle del concorso a posti di Operaio qualificato in prova per i Compartimenti di Genova, Trieste e Bari.

Il Consiglio ha inoltre espresso il proprio parere favorevole sulla futura istituzione del servizio con nave portacontainers tra il Continente e la Sardegna.

BEVETE CLORURO DI SODIO + FOSFATO DI POTASSIO

L'esposizione ad elevate temperature, specie in ambienti chiusi, può causare una serie di disturbi che, a seconda di varie circostanze, vanno dal semplice mal di testa, vertigini, debolezza e senso di malessere generale, fino al colpo di calore.

Causa fondamentale di questi disturbi è l'impoverimento di acqua e di sali minerali cui va incontro l'organismo in conseguenza della eccessiva sudorazione.

Da alcuni anni perciò il Servizio Sanitario provvede a somministrare preparati salino-vitaminici, la cui composizione è oggetto di studi e di esperimenti continui allo scopo di migliorarne la confezione.

Questa estate infatti è stato distribuito un nuovo prodotto, appositamente studiato dal nostro Servizio Sanitario, che sostituisce tutti quelli finora in uso, e che è stato confezionato, per maggiore comodità e igiene, in bustine da una dose.

Il preparato contiene cloruro di sodio e fosfato di potassio, occorrenti per sopperire le perdite saline, ed è arricchito con vitamina C — il cui consumo aumenta nelle fatiche corporee —, con vitamina PP per prevenire disturbi dell'apparato digerente frequenti durante la stagione calda, e con zuccheri che danno un apporto energetico.

Il nuovo prodotto consente quindi la facile preparazione di una bevanda gradevole e benefica, che estingue la sete, disintossica l'organismo e lo protegge dai danni da calore che, in certe circostanze, possono essere causa anche d'infortuni.

Si raccomanda dunque a tutti gli interessati di prendere con regolarità il benefico preparato.

ASSEGNI SCOLASTICI

Una notizia importante per tutti gli studenti figli di dipendenti dell'Azienda: l'Opera di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato ha indetto un concorso per il conferimento di assegni per l'anno scolastico 1969-70.

Sono ammessi al concorso gli orfani dei dipendenti di ruolo delle F.S. e i figli dei dipendenti di ruolo a riposo — dalla seconda classe elementare in avanti —; nonché i figli dei dipendenti di ruolo in attività di servizio, dalla prima classe delle scuole secondarie superiori in avanti (comprese la quarta e la quinta ginnasiale).

Sono invece esclusi gli orfani dei ferrovieri, ricoverati in collegio a cura dell'Opera, e i figli di dipendenti, nati da matrimonio contratto dopo l'esonero.

I concorrenti non dovranno superare, al 31 dicembre 1969, l'età di 10 anni per la seconda elementare; di 13 anni per la prima media; di 21 anni per il primo anno di corso universitario o di altro Istituto Superiore, comprese le accademie militari.

Da tenere ben presente che il termine ultimo per la presentazione delle domande scade il 15 ottobre 1969, e che le domande presentate dopo questa data non potranno essere prese in considerazione.

Gli uffici competenti a dare tutte le informazioni necessarie e quindi a raccogliere e ad istruire le domande sono le Segreterie degli Impianti più vicini, oppure le Segreterie Compartimentali.

IL CANE DEL CACCIATORE VIENE TRASPORTATO GRATUITAMENTE

— Lei ci prova!

Noi e la Stampa

Com'era nelle previsioni, la tradizione è stata rispettata: il primo sabato d'agosto ha segnato l'inizio dell'esodo di massa dalle grandi città. Strade, ferrovie, aeroporti sono stati presi letteralmente d'assalto e la espressione non risulta eccessiva a chi ha seguito le cronache degli spostamenti degli italiani in occasione delle ferie estive.

Alla Stazione Centrale di Milano, scriveva ai primi d'agosto il **Corriere della Sera**, si sono registrate ore di frenesia. Ma nonostante l'eccezionale afflusso di viaggiatori, partenze ed arrivi si sono susseguiti con soddisfacente regolarità. Il merito di tutto questo va attribuito all'abnegazione dei ferrovieri tutti, che si sono prodigati fino al limite delle loro forze per assicurare la partenza per le vacanze ad almeno mezzo milione di cittadini.

La chiusura delle fabbriche e delle grandi industrie, osservava negli stessi giorni la **Gazzetta del Popolo**, ha fatto riversare per circa quarantotto ore un'ondata di piena su strade e ferrovie del Piemonte, per cui i numerosi treni straordinari previsti sono risultati insufficienti e si è presentata la necessità di formarne nel giro di poche ore altri otto, diretti al Sud.

Anche a Roma Termini il movimento è stato particolarmente intenso. Ne ha riferito **Paese Sera**. « Insieme agli agenti della Stradale, osservava l'**Avanti!**, i ferrovieri costituiscono l'altra categoria sulla quale "pesano" di più le vacanze degli italiani ». E' un sacrificio che deve essere riconosciuto, ha sottolineato lo stesso Ministro dei Trasporti, on. Gaspari, che alla vigilia di ferragosto, insieme col Direttore Generale delle FS, ing. Fienga, si è recato alla Stazione Termini per incontrare i ferrovieri impegnati nel vasto piano di potenziamento dei servizi predisposto. Era infatti in pieno svolgimento l'« operazione vacanze » che ha richiesto da parte delle FS una vera e propria mobilitazione di personale e di mezzi. La misura del superlavoro, sottolineava **Il Popolo**, viene data dalle cifre relative al traffico svoltosi nelle principali stazioni della Rete, che è risultato superiore di circa il 15% rispetto a quello dello stesso periodo dell'anno scorso e al volume degli introiti. Dati questi che confermano, d'altra parte, come ha ricordato **Il Mattino**, il positivo andamento del traffico ferroviario, già registrato nei mesi precedenti.

In sostanza sono stati superati tutti i records e secondo le previsioni, ciò è avvenuto a Milano, come hanno riferito il **Corriere d'informazione** e il **Corriere della Sera**. Quest'ultimo giornale ha poi sottolineato che, mentre la circolazione dei treni viaggiatori raggiungeva cifre da primato, allo Scalo di Milano Smistamento aveva luogo un vero « exploit », per la normalizzazione del traffico merci, di cui va dato merito ai ferrovieri della Stazione e ai Funzionari del Centro operativo della Centrale.

Sebbene sia noto che fra i mezzi di trasporto preferiti per andare in vacanza l'automobile occupa un posto di primo piano, scrive L. Burato su **La Stampa**, quest'anno è accaduto un fatto insolito: sono aumentati anche i viaggiatori sui treni. L'autore ricorda quindi i notevoli sforzi compiuti dalla Azienda FS per migliorare i propri servizi e per far sì che il pubblico « riprendesse confidenza col treno ».

Le rotaie aiutano le quattro ruote, ha scritto in altra occasione lo stesso quotidiano, illustrando il servizio dei treni-navetta, che consente agli automobilisti di superare i passi alpini, senza rischi e senza fatica. Anche i turisti stranieri che vengono a trascorrere le vacanze in Italia si servono in maggior misura del treno, precisa **Il Popolo**. Il turista, scrive **Il Gazzettino**, torna a preferire il treno all'automobile perché più comodo e più tranquillo e questa tendenza del pubblico non è stata sottovalutata dalle FS. Essa costituisce anzi uno stimolo, per cui si lavora non solo per migliorare le velocità, ma anche e soprattutto i servizi. Per assicurare un servizio regolare e un viaggio sereno, specie nei periodi di più intenso traffico, è però indispensabile la collaborazione degli utenti, scrive l'**Avvenire**, osservando che essa non ha ancora raggiunto lo stato ottimale: gli italiani debbono imparare a viaggiare e ciò nel loro stesso interesse, sia cercando di diluire i propri viaggi in un periodo di tempo più lungo, sia comportandosi con maggiore razionalità al momento del viaggio.

E' proprio in questo spirito di collaborazione che **La Gazzetta del Mezzogiorno** ha aperto un dibattito sulle ferrovie, invitando i propri lettori a passare l'estate parlando di treni, e avanzando proposte, critiche, suggerimenti. Nonostante l'incremento degli altri mezzi di comunicazione, osserva il giornale, per molti il treno è ancora il mezzo più usato, anzi, spesso preferito per ragioni di comodità, di relativa rapidità e per la sicurezza e perciò il discorso dovrà allargarsi a quelli che a prima vista possono sembrare particolari trascurabili e che invece costituiscono elementi di rilievo perché un viaggio risulti veramente gradito e confortevole. Si tratta di un panorama vario e vasto, che per essere completo avrà bisogno dell'apporto e delle osservazioni dirette proprio dei clienti delle FS, alle quali, debitamente raccolte, verranno offerte perché ne tengano conto nel riesaminare adeguatamente la organizzazione dei servizi.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Una ben strana incombenza spetta al ferroviere P.Y., impiegato nella Stazione di Bristol: tutte le sere verso l'imbrunire egli si inerpica sulla tettoia della stazione e, raggiuntane la sommità, incomincia a suonare con quanta più forza possiede i piatti. Non si tratta di un eccentrico « a solo » di un patito musicante, ma dell'unico sistema finora dimostratosi valido per mettere in fuga colombi e altri uccelli che, nidificando tra le lamiere della tettoia, provocano incrostazioni dannose, che mettono in pericolo la stabilità della stessa costruzione.

M. G.

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: **Dr. A. Rosso, T. 370**

● **Il dott. ing. Mario Notari** ha assunto la dirigenza del Compartimento di Ancona. Nell'indirizzo di saluto rivolto al personale, l'ing. Notari ha fatto appello alla sensibilità e ferma volontà di tutto il personale nell'adempimento dei doveri ed alla collaborazione dei sindacati, in un clima di reciproca stima e lealtà, per il progresso aziendale e per il buon livello del servizio pubblico, al quale i Ferrovieri sono tenuti. All'ing. Mario Notari, del quale sono note le doti eminenti di tecnico e di studioso, vada, con il saluto più cordiale, l'augurio fervido di tutti i ferrovieri del Compartimento per un ottimo lavoro nell'alto incarico, al quale è stato chiamato.

● **Alla 29ma Fiera Internazionale** della Pesca, svoltasi ad Ancona dal 26 giugno al 6 luglio scorso, la Azienda F.S. è stata presente con uno stand illustrativo dell'organizzazione e dei principali itinerari dei celeri e dei diretti trasporti merci in tutti i paesi dell'Europa. L'annuale rassegna specializzata, che si tiene ad Ancona, è la principale nel vasto territorio del M.E.C. dedicato al settore della pesca industriale, ed ha visto la crescente partecipazione delle industrie di numerose Nazioni e Paesi. Le programmate riunioni ad alto livello di operatori economici e del campo scientifico, hanno conseguito risultati assai positivi.

● **Gli allievi e le allieve** dei Collegi dell'Opera di Previdenza di Senigallia e di Porto S. Giorgio, che hanno ultimato i corsi di studi intrapresi, il 27 Giugno hanno festeggiato la chiusura dell'anno scolastico, con una simpatica riunione ad Ostra, per un pranzo in un noto ristorante cittadino. E' stata offerta così la diretta possibilità a tanti giovani, giunti alla soglia del diploma o della maturità, di fraternizzare in vista dei nuovi impegni che li attendono nella vita professionale e familiare, e di serbare un lieto ricordo degli anni preparatori alla vita e di studio trascorsi presso i Collegi dell'Opera di Previdenza. Tale è stato l'augurio e saluto rivolto ai partecipanti dal Direttore Compartimentale, e ci è caro aggiungere anche gli auguri migliori di « Voci ».

● **Per improvviso malore** è deceduto a Trento, ove si trovava per un periodo di ferie estive, il Coad. Capo Ovidio Gerolimini della locale Divisione Materiale e Trazione, suscitando un'ondata di commozione e di rimpianto fra i colleghi di lavoro ed i numerosi amici. Alla vedova ed ai familiari vadano le condoglianze più vive, espresse anche a mezzo di « Voci ».

● **Laurea:** La signorina Simonetta Montanari, figlia del Coad. Capo Lamberto della Divisione Ragioneria, ha conseguito il 7 luglio la laurea in Economia e Commercio presso la omonima Facoltà in Ancona dell'Università degli Studi di Urbino. Alla neo-laureata porgiamo le felicitazioni più cordiali.

BARI

Red.: **Sig. V. Meterangelo, T. 2535**

● **Il Direttore Compartimentale** ing. Poli, accompagnato dalla gentile consorte, ha visitato la Colonia marina di S. Menaio. Entrambi si sono intrattenuti amabilmente con i ragazzi, interessandosi alla loro salute, all'appetito ed ai problemi che i piccoli non hanno mancato di esporre apertamente come si addice in quest'epoca contestataria. Ma i ragazzi non hanno contestato perché si trovano bene in Colonia dove, per volere della Direttrice dott. Anna Paola Rinaldi, le vigilatrici hanno instaurato un clima familiare con i ragazzi i quali hanno imparato che la disciplina non è poi così pesante come i grandi vorrebbero far credere. Nell'occasione erano convenuti a S. Menaio i rappresentanti del personale per accertarsi della efficienza della Colonia. Erano presenti il sig. Valentinuzzi, accompagnato dalla gentile signora, il rag. Sardoc, il sig. Gattola e il sig. Spizzino. Il dott. Del Gatto aveva visitato la Colonia qualche giorno prima. Coloro che non conoscevano la Colonia hanno avuto espressioni di lode per questo complesso edilizio lindo e funzionale, incastonato come perla fra il verde dei pini in dolce declivio verso la vicina sabbia dell'azzurrissimo Adriatico.

● **A Trivigno è stato** attivato il nuovo impianto ACE, previsto nel quadro dei lavori di ammodernamento della linea Potenza Inferiore-Taranto.

● **Nuova affermazione dei nostri** artisti alla Mostra Nazionale di Arti Figurative recentemente tenutasi a Firenze. Il Coadiutore Capo Nicola De Benedictis ha vinto il 3° premio nella sezione arte grafica, mentre il Capo Gestione 1ª classe Francesco Solito ha ottenuto il premio speciale per la migliore opera a soggetto ferroviario. Ci complimentiamo con gli artisti.

● **Binario dieci:** Ennio Grande, figlio del Segr. Capo dott. Saverio della Divisione Movimento, ha conseguito il diploma di perito industriale elettrotecnico; Francesco Carofiglio, figlio dell'Appl. P/le Vito della Divisione Movimento, si è diplomato ragioniere; Gaetano Marzano, figlio del Macch. 1ª classe Donato del Deposito Locomotive di Bari si è diplomato perito industriale; Rosalba Lorusso, figlia del Macch. 1ª classe Nicola del Deposito Locomotive di Bari e nipote del Coad. Capo Angelo di Chito, si è diplomata in ragioneria; Francesco Fallacara, figlio dell'Appl. P/le Arcangelo della Divisione Movimento, ha conseguito la licenza media. Ai bravi figli ed ai felici genitori « Voci » porge sentite congratulazioni.

● **Nella gara regionale** di nuoto tenutasi a Bari Ennio Grande, figlio del Segretario Capo dott. Saverio della Divisione Movimento, si è piazzato al secondo posto nei 200 metri sul dorso nella categoria seniores.

● **La nostra solidarietà** al Coadiutore Capo Gaetano Portoghese per la perdita della mamma; alla moglie e famiglia dell'Assistente P.le Michele Lozito della stazione di Bari Centrale recentemente deceduto; alle famiglie del C. Tecnico P.le Vito Cocozza e del C.S. 1ª classe Salvatore Cocozza per il decesso del padre Giuseppe, Macchinista di 1ª classe a.r.

BOLOGNA

Red.: **Cav. A. Sensi, T. 3350**

● **L'ing. Vincenzo Gallo** è salito tanto di grado — ora è Ispettore Capo — quanto di latitudine: dalla locale Div. Movimento è passato a quella di Trieste. Dal momento che si torna a casa tranquillamente anche dalla luna, tutti qui confidano nel suo rientro, così bene abituati, ormai, alle sue elevate doti di capacità e di tatto: i triestini non tarderanno ad accorgersene. Auguri affettuosi, don Bicié.

● **Binario dieci:** Dopo sette anni di duro lavoro si è laureato in Matematica pura il Segr. Capo Francesco De Caro del Rep. Ragioneria OMR. E dire che è ammogliato... ma la signora non ce ne vuole, felice ed orgogliosa com'è oggi, con piena ragione. Complimenti.

Si è invece laureata in Scienze e Matematica — con elevato punteggio — la signorina Loredana, figlia del CS. P.le Luigi Melucci, di Rimini. Per quanto umile, come farà ora lo sgobbone Melucci a stare nei suoi panni, grande e grosso com'è! Per questo ci felicitiamo con misura, ma con tutta cordialità.

Altro benemerito dello studio serale è l'Op. q. 1ª cl. Bruno Montesi del D.L. di Bologna C.le il quale — lo apprendiamo soltanto ora — si è diplomato lo scorso anno geometra. Bravissimo.

Brunetto Milani, Op. Arm. del 16° Tr. di S. Ruffillo è fiero di sua figlia Luciana, diplomatasi ragioniera con 58/60. E' un risultato di tutto riguardo e ci felicitiamo vivamente.

● **Aldo Brandi** (Segr. Sup. 1ª cl.) ed Arturo Guidi (Segr. Sup.) della Div. Ragioneria sono Cavalieri R.I. Gli anziani si compiacciono, beneaugurano e sono disposti a brindare.

Per la prima volta, segnaliamo anche un Assuntore, il cav. Arnaldo Pisetti di Loreo, il quale — oltre a fare bene il proprio servizio — si distingue in attività sociali (Amm.ne civica, Pro-loco, ecc.). Anche a lui vive felicitazioni.

● **Fiocco rosa** nella casa Alpina di Plan Valgardena. Un lieto evento ha allietato la signora Gabriella Attucci, figlia dell'ing. Ardelio Mochi, Capo dell'Ufficio 6° del Servizio Trazione, ospite della Casa Alpina di Plan. Gli ospiti della Casa alpina hanno brindato.

CAGLIARI

Red.: **Dr. E. Serafini, T. 310**

● **« Sonata senza pianoforte »** è il titolo della raccolta di poesie cui Adriano Vargiu, giovanissimo poeta sardo, ha dedicato ogni attenzione ed energia nei mesi scorsi. Il volumetto edito da « La Prora », composto elettronicamente dalla «Litorola » di Milano viene presentato autorevolmente dal noto critico nazionale Orazio Locatelli. Si compone di 79 poesie, tutte belle e riposanti. Si leggono tutte d'un fiato, e poi si rileggono di nuovo ricordando sempre con rinnovato piacere il nostro primo amore, gli occhi della donna, la città natia, il compito in classe, l'amico perso, la dolcezza di una notte d'agosto. Una poesia, davvero, fresca e sincera!

Ad Antonio Vargiu, Capo Squadra Manovratori della Stazione di Cagliari, tante congratulazioni per il figliolo, così fine e sensibile!

● **Negli impianti ferroviari** di Cagliari la Conferenza Vincenziana è da molti anni operante e fattiva. Ne è Presidente da undici anni il Segretario Capo Franco Perniciano della Divisione Ragioneria, vero ed instancabile amico degli ammalati e delle famiglie ferroviarie bisognose. All'amico Perniciano, all'Assistente Sociale sig.na Giovanna Serra ed ai colleghi vincenziani l'ammirazione di tutti noi!

● **Ha conseguito brillantemente la laurea** in ingegneria mineraria il Segretario Capo Luciano Daidone della Divisione Movimento. Alla discussione dell'interessante tesi « Un progetto di ferrovia per miniera » hanno preso parte molti docenti dell'Ateneo cagliaritano complimentandosi per l'attento e minuzioso studio portato a termine. Al neo-ingegnere le felicitazioni di « Voci »!

● **Due trasferimenti** sono stati effettuati in quest'ultimo periodo. Giuseppe Tateo, Capo Stazione Principale in Abbasanta e Lorenzo Cimaroli, Capo Tecnico Principale della 1ª Zona I.E. di Cagliari sono andati rispettivamente a Bussoleno e al 33° Tronco I.E. di Livorno. Auguri di buon lavoro nelle nuove sedi!

● **Ho conseguito l'abilitazione** per l'insegnamento del Disegno, Giovanni Lasi, figlio dell'Applicato Principale Mario del Magazzino Approvvigionamenti di Cagliari, mentre la sorella Caterina l'abilitazione Magistrale. Piergiorgio Piu, figlio dell'As-

Associazione Europea dei Ferrovieri

Notevole successo ha ottenuto presso la Galleria « Forma 20 » del D.L.F. di Roma, la Mostra delle opere concorrenti al premio « Ferreuropa 1969 ».

La rassegna degli elaborati ha evidenziato la capacità con cui i partecipanti hanno trattato il tema proposto, « collaborazione ferroviaria per l'unità europea », senza scadere in forme di banale propaganda. Il Concorso, che è alla sua ottava edizione, si è imposto alla attenzione del pubblico per l'elevato livello artistico e per la numerosa partecipazione.

sistente Principale Eraldo della Stazione di Cagliari, la maturità scientifica con ottima votazione. Giuseppina Aroni, figlia del Capo Stazione P.le Livio di Decimomannu, il diploma di ragioniere. Auguroni!

● **E' morto a Sassari** Mario Mura, Capo Stazione Principale della D.U. Lascia un grande rimpianto a molti di noi.

● **Anche quest'anno** i fedelissimi del Cagliari S.p.A. hanno voluto rinnovare le cariche del loro singolare sodalizio. E' stato eletto alla unanimità Bruno Neri, Revisore Capo della Divisione Movimento che ha scelto come segretario Piero Galici, Aiutante della Divisione Ragioneria. Dalla breve relazione programmatica che il neo-Presidente ha pronunciato, nel momento dell'accettazione dell'incarico, è balzato evidente il proposito d'intensificare i rapporti con altri gruppi di tifosi cittadini e di studiare a fondo il problema del sostegno della squadra rosso-blù nelle trasferte in Continente.

● **Vivamente commossa** per le spontanee donazioni di sangue da parte di numerosi colleghi del Deposito Locomotive di Sassari in favore della piccola Patrizia, ricoverata d'urgenza a Sassari per un delicato intervento chirurgico, la madre, la signora Ausilia Cadelano, vedova del compianto Macch. 1ª cl. Antonio Cocco, nell'impossibilità di ringraziare singolarmente tutti i colleghi donatori di sangue, fa pervenire a mezzo nostro un grazie di cuore, anche a nome della figlioletta.

● **I nuovi assunti:** Mario Papaccioli in qualità di Segretario alla Divisione Ragioneria, Salvo Trovato Capo Stazione a Sassari, Francesco Piga Manovale a Golfo Aranci, Pietro Simula egualmente a Golfo Aranci, Giovanna Frongia Aiuto Applicato presso la Segreteria Compartimentale, Fabio Meloni al D.L. di Cagliari come Manovale e Antonio Pirastru Manovale al D.L. di Sassari. A tutti, benvenuti tra noi!

● **E' venuto a trovarci** per il rinnovo dell'abbonamento a «Voci», Carlo Callai, 74enne, ex Capo Treno del D.P.V. di Cagliari, più arzillo che mai. Il nostro vecchio conoscente, già Sindaco energico di Barrali, paese del Campidano, è stato nominato a far parte della XIV Zona Omogenea ed in tale Consesso, che giova dirlo, riguarda la rinascita zonale della Sardegna, porta il suo entusiasmo per il miglioramento delle condizioni economiche della popolazione e l'esperienza politica acquisita in tanti anni di attività altamente sociale.

FIRENZE

Red.: **Dr. O. Montelatici, T. 3512 (Serv. Mat. e Traz.)**

● **Rallegramenti vivissimi** al neo perito industriale Carlo Zetti, figlio dnel nostro bibliotecario Giovanni del reparto Affari Generali, che si è brillantemente diplomato presso l'Istituto Industriale «Leonardo da Vinci» di Firenze.

● **Rallegramenti anche a Franco Magherini**, figlio del bravo Ugo Magherini del Laboratorio fotografico del Servizio, altro neo perito industriale che si è diplomato all'Istituto Tecnico Industriale «Antonio Meucci» conseguendo la media di otto-decimi.

● **Un «bravo» spontaneo e sincero** lo ha meritato anche Fabio Mori, figlio dell'amico dott. Loris, Ispettore Principale dell'Ufficio studi locomotive. Fabio, che pochi giorni prima degli esami si era fratturato un braccio cadendo di bicicletta, ha voluto egualmente sostenere le prove per la licenza della scuola media riportando oltre al plauso degli esaminatori la promozione con l'«ottimo».

● **Si è laureato** in Scienze Economiche e Commerciali, presso la Università degli Studi di Bari, il ragioniere Antonio Gatto, Segretario dell'Ufficio 6°. Al collega dott. Gatto, che ha discusso la tesi dal titolo «Alcune recenti teorie sulla economia dei trasporti» con il prof. Del Viscovo, le più vive congratulazioni.

● **E' nata Laura Andrei** ed il collega cav. Francesco Querzola, Capo Deposito Superiore dell'Ufficio terzo, è diventato nonno. Ci rallegriamo con il nonno, ma soprattutto con i genitori, la gentile signora Giovanna e il signor Andrea. Auguri alla piccola Laura.

● **A Bolzano, in villeggiatura** è nata Claudia, nipote dell'ing. Ardello Mochi, Ispettore Capo Superiore e Capo dell'Ufficio 6°, ed ora nonno felice. Rallegramenti.

● **Festeggiato dai colleghi e dai superiori,** lascia il servizio per raggiunti limiti d'età e di servizio il collega Geometra Enrico Bernieri, che per molti anni ha tenuto la segreteria tecnica dell'Ufficio studi locomotive del Servizio Trazione. Auguri di serenità e di benessere.

● **Profonde condoglianze:** all'ing. Cesare Serafini, Ispettore Capo Superiore di questo Servizio, per la perdita della madre, signora Zelima Mainardi, deceduta a Firenze all'età di 86 anni; alla famiglia di Renato Giani, Applicato Principale dell'Ufficio 9°, improvvisamente deceduto all'età di 46 anni. Il Giani lascia la moglie e tre figli, il più piccolo dei quali ha sette anni.

FIRENZE

Red.: **Dr. A. D'Errico, Tel. 2301**

● **Inviamo un cordiale saluto** e sinceri auguri ai seguenti dipendenti della Officina Veicoli di Firenze P.P. collocati a riposo: Capo tecnico 1ª cl. Alfredo Mauti; Operai specializzati Raffaello Ricci, Ugo Medici, Renzo Secci, Ugo Bartoloni e Mario Montanari; Aiutante Gino Pieraccioli; Operai qualificati 1ª cl. Guido Meriggi, Argante Rogai, Gabbriello Guidotti, Roberto Ginanneschi, Fosco Cenni, Luigi Affortunati, Rolando Censini, Giuseppe Bencini e Giuseppe Pagliai.

● **In ancor giovane età è deceduto** il Capo Tecnico Principale Otello Faliani, della Officina Veicoli di Firenze P.P. Esprimiamo alla famiglia sentite condoglianze.

● **Sono nati:** Alessandro all'Operaio qual. 1ª cl. Mario Sandrelli; Damiano all'Operaio qual. 1ª cl. Alvaro Ramalli; Elisabetta all'Operaio qual. Aldo Gorelli; Lara al Manovale Giuseppe Caposciutti; Lucilla all'Operaio qual. Giovanni Misuri e Claudia all'Operaio qual. Varo Bellini. Auguri ai neonati e rallegramenti ai genitori.

● **Colleghi e amici** hanno festeggiato il Deviatore Luigi Biagi, della stazione di Carrara Avenza, in occasione del suo collocamento a riposo. Al neo pensionato «Voci» augura buona quiescenza.

● **Il Coadiutore capo Achille Rubino,** della Segreteria Compartimentale, ha lasciato l'Azienda dopo trentuno anni di servizio. Gli giungano i nostri più vivi auguri e un cordiale saluto.

● **Binario Dieci.** Tiziano Testai, figlio del Capo stazione di 1ª cl. Walter, di Carrara Avenza, ha conseguito col massimo dei voti la licenba di scuola media. Rallegramenti e auguri di analoghi risultati nell'avvenire.

● **Nella chiesa** della Badia Fiesolana sono state celebrate le nozze della sig.na Mariella Mancini, figlia del Segr. Capo Mario, della Segreteria Compartimentale, con il signor Marco Bartolozzi. Agli sposi «Voci» porge vive felicitazioni con i migliori auguri di ogni bene.

GIUSEPPE LOSS SCALERA
UN «SETTEMILA» SULL'IMALAIA

Tre giorni hanno impiegato, Giuseppe Loss — Manovale presso la rimessa Locomotive di Trento — ed altri due alpinisti per scalare la parete ovest della Pala di San Martino. Hanno tracciato una nuova via superando difficoltà al limite delle possibilità umane. Giuseppe Loss, Accademico del C.A.I. non è nuovo ad imprese del genere ed attualmente insieme ai due alpinisti trentini Carlo Claus e Aldo Gross si sta preparando per partecipare ad una spedizione capeggiata da Paolo Consiglio che si propone di scalare il Churenhimal, una vetta di 7364 metri dell'Imalaia. La scalata della Pala di San Martino, con i suoi due bivacchi in parete può, sotto certi aspetti, considerarsi una preparazione a questa più impegnativa impresa.

Si calcola che la spedizione sarà di ritorno in Italia per i primi di dicembre dopo aver compiuto importanti rilievi e raccolto dati che possano consentire di redigere carte più dettagliate della prestigiosa catena montana.

Alla spedizione ed al nostro Loss un cordiale «buon viaggio»!

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **L'ingegner Pietro Pulga** è il nuovo Direttore Compartimentale. Egli succede all'ingegner Aldo Rossetti, collocato a riposo per raggiunti limiti di età. L'ingegner Pulga, bolognese di nascita, è nell'amministrazione ferroviaria da 38 anni ed ha percorso la lunga carriera ricoprendo vari incarichi in numerosi compartimenti d'Italia. E' stato per sette anni capo della divisione lavori del compartimento di Milano e ne conosce quindi molto bene i problemi ferroviari della regione lombarda. Nominato Direttore Compartimentale, fu dapprima due anni a Cagliari e poi a Verona, dove resse quel compartimento per tre anni.

All'ingegner Pietro Pulga, gli auguri di buon lavoro di «Voci».

● **Si è concluso,** il 28 giugno scorso, dopo uno svolgimento di due mesi, il torneo calcistico disputato fra gli Impianti milanesi, valido per il 2° Trofeo biennale posto in palio dal Dopolavoro di Milano. Articolato su due gironi all'italiana composti da quattro squadre ciascuno, che rappresentavano per l'«A»: Deposito P.V. Milano/C.le, D.L. Milano Greco, Stazione Milano/C.le, Palazzo Litta; per il «B»: Stazione Milano/S.to, Deposito P.V. Milano Porta Garibaldi, 12ª Zona I.E. Milano P. Garibaldi, D.L. Milano/S.to, il torneo ha qualificato le prime due delle stesse graduatorie che si sono affrontate contrapponendo la prima dell'uno alla seconda dell'altro e viceversa. La finalissima, giocata da due complessi che hanno mostrato un discreto bagaglio tecnico agonistico, ha laureato vincitrice del tor-

Una superba 640, che subisce... l'assalto di ferrovieri e soldati, ripresa davanti al Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Portogruaro - Caorle. Siamo nel lontano 1917 ed in quel periodo la stazioncina occupava uno degli avamposti dei servizi logistici per il mantenimento del vicino fronte. Questa bellissima foto ricordo è stata ripescata fra le vecchie carte di un ferroviere, ora in pensione. Forse qualche lettore, a distanza di... 52 anni, si riconosce fra... «i fotogenici» di allora?

neo (1-0 sul Deposito Locomotive di Greco) la formazione più omogenea e preparata: quella del Deposito P.V. di Milano/C.le, alla quale, trionfatrice anche nel 1967, è stato assegnato definitivamente il Trofeo. I ranghi dei campioni, condotti egregiamente dall'allenatore Montagna, erano così disposti: Biagini; Amadori, Lorini; Monteleone, Grazioli, D'Albino; Molinari, Lambiase, Sonetta, Magrassi, Vignaroli. Riserve: Miclerio, Piumbo, Cerutti. La premiazione, effettuata sul campo ove il Corpo musicale dopolavoristico appositamente convocato ha svolto un programma di musiche, è stata presenziata dall'ing. Taglioni, Capo Divisione Trazione, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, assistito dal dr. Borino, Capo dell'Ispettorato Sanitario e dal Ten. Col. Garbarino della Polizia Ferroviaria.

● **Salutato, nel corso** di un allegro simposio, da una settantina di persone, ha lasciato la 6ª Zona I.E. di Treviglio, il Capo T.co Superiore p.i. Luigi Armondi, destinato agli uffici della Divisione I.E., dopo aver validamente occupato per 28 anni il posto di dirigente nell'impianto trevigliese. I dipendenti, che lo ricordano con particolare affetto, gli hanno fatto dono di una medaglia ricordo.

Alla stessa 6ª Zona I.E., sono stati assunti quindici nuovi Operai «i.p.»: benvenuti a Treviglio!

● **La 2ª Mostra di filatelia**, ordinata in una sala riservata di Milano Centrale dagli appassionati del Gruppo filatelico del D.L. milanese, è stata confortata da un discreto successo che ha premiato i partecipanti, così classificati, nell'ordine, da una giuria del Centro Culturale di un grande complesso industriale milanese, appositamente invitata: 1. Cesare Russo; 2. Luciano Bosoni; 3. Rinaldo Giraudo; 4. Leopoldo Franchi; 5. Cesare Caielli.

● **Il complesso musicale** dopolavoristico, magistralmente diretto dal maestro Antonio Romano, ha partecipato al Festival internazionale di musica, per ferrovieri, svoltosi a Norimberga e curato dalle Ferrovie Federali germaniche unitamente alla F.I.S.A.I.C. I nostri musicanti, al termine dei due concerti tenuti uno nella Maistersingerhalle, capace di duemila posti, ed uno sulla piazza principale Hauptmarkt, hanno riscosso scroscianti, frenetici consensi da parte di un pubblico entusiasta ed appassionato.

● **Il cav. Vito Sante Sette**, Capo Stazione Superiore, titolare di Milano Greco Pirelli, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Nel corso di una breve e raccolta cerimonia, presenti funzionari dei Riparti Movimento e Commerciale, i dipendenti gli hanno offerto un dono ricordo. Anche da «Voci» fervidi auguri per una lunga quiescenza.

● **In un incontro dopolavoristico** italo-svizzero di tiro a volo, improntato sulla più serena amicizia, la squadra del D.L. di Milano ha egregiamente dimostrato la propria passione e validità superando i colleghi di Chiasso. Complimenti.

● **Ci complimentiamo con:** Claudio Baggiani, figlio del Segretario Capo Giovanni dell'Ufficio Collaudi di Milano del Servizio Trazione, che ha vinto una borsa di studio dell'American Field Service, avendo ottenuto la media di 8/10 al quinto corso di ragioneria presso l'Istituto tecnico commerciale «F. Daverio» di Varese. Claudio è partito per gli U.S.A., ove trascorrerà un soggiorno di studio.

Ezio Barbieri, figlio di Giuseppe, della Squadra Rialzo di Voghera, per avere ottenuto la maturità classica presso l'Istituto Grattoni di Voghera con una votazione complessiva di 54/60.

Alfredo Alleruzzo, Ass. P.le della stazione di Brescia, che ha conseguito la maturità magistrale presso l'Istituto Tommaso Gulli di Reggio Calabria, qualificandosi con la media del «nove».

Riccardo Simino, figlio del Segretario Capo Lino, della Divisione Commerciale, che ha conseguito la promozione alla 2ª Media con una votazione media di 8,2.

● **Cicogna express:** Grazia, al Capo Gestione Roberto Zilorri; Massimiliano, all'Assistente P.le Enzo Pioli, entrambi della Stazione di Rho; Livia Marina, al Coadiutore Capo Ferdinando Milani, della Divisione C.T. Felicitazioni ed auguri.

● **Il Segretario Capo** Luigi Veneroni, della Divisione Lavori, consigliere comunale di Pavia, è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore al merito della Repubblica. Complimenti.

● **A Treviglio** è improvvisamente deceduto il Capo Stazione P.le Renato Catarsi. Aveva 43 anni. Ai familiari i sensi del nostro profondo cordoglio.

● **Nella fresca oasi** della Valsassina, sopra Lecco, a quota 600, è collocata la Colonia di Ballabio, dell'Opera di Previdenza. In luglio e agosto la vallata riecheggia di un vociare insolito provocato dai 280 bambini italiani, dai 65 belgi e dai 9 francesi, figli di dipendenti delle rispettive aziende ferroviarie, colà ospitati. Il 26 agosto i piccoli hanno presentato a modo loro ma con grazia e volontà il congedo stagionale della Colonia offrendo un lungo repertorio di canti, balletti, esercizi ginnici. Interpretando anche le tradizioni di ciascun gruppo nazionale, gli italiani si sono mossi al ritmo sostenuto ed applaudito della tarantella, i belgi hanno eseguito pantomime e danze, mentre i francesi si sono distinti in alcuni canti tipici. Infine, l'immancabile, insostituibile e combattutissima partita di calcio fra le rappresentative italiana e belga. Risultato: 4 - 0 a favore delle ...F.S. Hanno presenziato alla manifestazione, col nuovo Direttore Compartimentale ing. Pietro Pulga, funzionari di ogni Divisione, autorità locali guidate dal Prefetto di Como, On. Calvetti, rappresentanti consolari e delle Ferrovie, belgi e francesi.

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli, T. 3171**

● **Il giorno 17-7-1969** l'Op. Arm. Benedetto Riccardelli, del 2° Cantone del Tronco di Minturno, di anni 54, veniva investito mortalmente dal Treno 90, mentre esplicava il servizio di vigilanza ad un cantiere di lavoro al K. 140+900. Il povero collega lascia la moglie e quattro figli.

I funerali si sono svolti nella cappella del Cimitero di Minturno, ove è stata celebrata la Messa dal Rev. Padre Amello don Silvio, alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Gullo, del Capo della Divisione Lavori, ing. Martines, del Capo del Reparto Lavori, ing. Belisario e di numerosi colleghi e amici, che hanno voluto salutare in extremis l'amico scomparso.

Alla desolata consorte ed ai figli giungano le condoglianze dei colleghi del Compartimento e di Voci.

Dopo lunga e travagliata sofferenza, il giorno 8 luglio scorso, serenamente si è spento l'ex Macch. 1ª cl. Antonio Battiloro, già in servizio al Dep. Loc. di Napoli Campi Flegrei, lasciando la moglie, sig.ra Anna, i figli e parenti tutti nel più grande dolore. Ai familiari giungano le vive condoglianze dei vecchi colleghi e di «Voci».

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco, T. 3366**

● **I più vivi complimenti** di «Voci» ad Antonino, figlio di Guido Pietro, Manovratore presso lo scalo di Capo d'Orlando, diplomatosi perito

Il giovane Carlo Mauro, sedicenne, vincitore del primo premio di pittura estemporanea al Giugno Nicastrese. (Vedi cronaca di Reggio C.).

industriale, in telecomunicazioni presso l'Istituto Industriale « Verona Trento » di Messina, con la votazione di 52/60. Il neo perito industriale, orgoglio della famiglia, dalle elementari al diploma non ha fatto che mietere allori, vincendo ben cinque borse di studio e percependo dall'Istituto l'annuale premio assegnato agli alunni di maggior profitto.

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Vivissima soddisfazione** ha suscitato negli ambienti ferroviari calabresi la nomina a Sottosegretario di Stato ai Trasporti del giovane deputato reggino Nello Vincelli che, siamo certi, anche nel nostro Dicastero saprà dare l'impronta della sua appassionata ed esuberante attività per la risoluzione dei problemi del Compartimento reggino in particolare.

● **Si è chiuso il turno** della Colonia montana di Gambarie, per i figli e gli orfani di ferrovieri, che sorge sui verdeggianti contrafforti del nostro leggendario Aspromonte. Al termine di un mese di sana e spensierata vacanza montana, i piccoli hanno fatto ritorno alle loro dimore rivolgendo un pensiero caro e gentile al Direttore Compartimentale ing. Giuseppe Astrologo, che si è quotidianamente interessato del buon andamento della Colonia, alla Direttrice e alle vigilatrici, nonché a quanti nell'Opera di Previdenza guardano con particolare interessamento alla bella Colonia di « Tre Aie » in Aspromonte.

● **Il nostro cordiale benvenuto** nella famiglia ferroviaria all'amico geom. Rosario Mafrici assunto recentemente quale Assistente di Stazione a Paola.

● **Carlo Mauro**, figlio dell'Ausiliario di Stazione Giuseppe Mauro, miete ancora allori nel campo artistico. Il giovane pittore (anni 16) ha vinto il 1° premio nel concorso « 7° Premio di pittura ex-tempore » a Nicastro. Nello stesso concorso anche il dipendente Aldo Foti, Manovratore di S. Eufemia Lamezia, ha ricevuto una « speciale menzione » dell'apposita giuria.

● **I più vivi complimenti** di « Voci » a: Rossana, figlia del C.S. P.le Gaetano Toscano, titolare della staz. di Catanzaro Sala, e Roberto, figlio del C.S. P.le Domenico De Vincentis, titolare di Tropea, per aver conseguito il diploma di ragioniere con lusinghiere votazioni.

Demetrio Festa, figlio del C. Tec. 1° cl. Giovanni della Divisione I.E. di Reggio Calabria, che si è classificato al 3° posto con voti 9,11/10 nel concorso per una Borsa di Studio « Mitty Leppo » di Lire 100 mila a favore dei figli di dipendenti del Servizio I.E.

Domenica Spanti, figlia dell'Applicato P.le del Reparto Contratti della Segreteria Compartimentale Cosimo Spanti, per essersi qualificata con ottima votazione Assistente Turistica presso la Scuola Statale dell'Istituto per il Commercio Estero.

Pino, Fausto e Rosella Garcea, figli di Nicola, Macch. 1ª cl. del Dep. Loc. di Paola, promossi i primi due rispettivamente al 5° liceo scientifico ed alla 4ª elementare con medie superlative; Rosella ha conseguito la licenza media col distinto.

Giuseppina Palamara, figlia di Vincenzo, C.S. P.le presso la stazione di Bagnara Cal., per aver conseguito la licenza media col giudizio di « ottimo ».

● **Ci congratuliamo** vivamente con: il Capo Stazione Francesco Pellicanò, in servizio presso la stazione di Zambrone, laureatosi in Economia e Commercio presso l'università di Messina discutendo la tesi « Il Credito Agrario ». Relatore il Ch. Prof. Sigfrido Ferrari.

Maria Elisabetta Sassi, figlia di Aurelio, C.G. P.le dirigente la Biglietteria della stazione di Reggio C., laureatasi in Lingue e Letterature straniere, discutendo una interessantissima tesi su « La poesia di Thomas Moore ». Relatrice è stata la Ch.ma Prof.ssa Trapani.

Domenico Pietropaolo, figlio del Segret. Capo Carmelo della Div. Rag., laureatosi in Chimica Generale con 110/110 e lode trattando una brillantissima tesi.

Domenico Minniti, figlio di Carmelo della Segreteria Comp.le, che si è laureato in Matematica presso l'Università di Messina discutendo una brillante tesi e riportando una lusinghiera votazione.

● **Il Capo Gestione** di 1ª classe Armando Frascà della Segreteria della Stazione Centrale ha vinto il 3° premio « ex aequo » (Coppa E.P.T. Reggio C. con pergamena) nel concorso internazionale di poesia — sezione vernacolo calabrese — bandito dal Comitato « Giugno Locrese » di Locri. All'amico Frascà che sa impegnare così bene « il tempo libero » giungano i più vivi rallegramenti.

● **Giuseppe Fotia**, Capo Personale Viaggiante P.le presso la Divisione Movimento, si è unito in matrimonio con la distinta signorina Lina Imbalzano. Le nozze sono state benedette nel suggestivo Santuario di S. Antonio della Collina degli Angeli. Agli sposi gli auguri di ogni bene.

● **Il nostro cordiale saluto** di benvenuto al dott. ing. Francesco Rizzuto, Ispettore Capo proveniente da Ancona e destinato alla locale Divisione Materiale e Trazione.

● **Carlo Bordini**, Applicato Principale presso la Segreteria Comp.le, è stato insignito della onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. L'onorificenza premia un esemplare cittadino, un solerte e diligente impiegato ed un ottimo padre di famiglia. Congratulazioni!

● **Giovannella Mormile**, figlia del pensionato F.S. Arturo Mormile ha spento le rituali candeline per festeggiare il suo terzo compleanno, attorniata dai genitori, nonni, zie e zii e cuginetti. Auguri di ogni felicità a Giovannella ed ai suoi genitori!

● **Si è spenta in veneranda età** la signora Francesca Meduri, vedova Plutino. La vegliarda all'atto del trapasso è stata circondata dal caldo affetto dei figli Domenico, Usciere Capo presso la Segreteria Compartimentale e Giuseppe di recente in pensione, ai quali esprimiamo il nostro profondo cordoglio.

ROMA

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Vivissimi rallegramenti** alla signorina Sara Messina, figlia studiosissima del C. Gestione P.le cav. Rosario dirigente l'Ufficio Corrispondenza di Roma Termini, per avere superato brillantemente, con la massima qualificazione, gli esami di licenza presso il Liceo Classico « Pilo Albertelli » in Roma.

● **L'Abilitazione Magistrale** ha brillantemente conseguito Paola Leoni, figlia del Macch. di 1ª classe Domenico del D.L. di Roma S.L., mentre la secondogenita Miriam è stata promossa, al secondo anno « vetrinista » con la media del sette. Auguri.

ROMA

(Servizi)

● **Binario Dieci.** Elisabetta, figlia del Segr. Sup. rag. Filippo Mazzarino, dell'Ufficio Ragioneria D.G., ha conseguito brillantemente la Maturità Scientifica col punteggio di 45/60, seguita a ruota da Mario Furio, figlio del Segr. Sup. rag. Giovanni Pelillo, della Direzione Generale del Coordinamento, con 42/60. Roberto, figlio del Segretario Capo Giuliano Pezzotti, dell'Ufficio Ragioneria D.G., ha conseguito la Maturità Classica e Paolo, figlio dell'Ispett. Capo Sup. dr. Silvio Lombardi, del Servizio Ragioneria, ha conseguito l'Abilitazione Tecnica Commerciale.

Ai « maturati » e al neo ragioniere giungano i più vivi rallegramenti.

● **Vivissime congratulazioni** ad Angela Silvana e Santino Mannino — figli dell'Ispettore P.le dott. Vito del Servizio Commerciale — che, al termine dell'anno scolastico 1968-1969, hanno conseguito, rispettivamente, la promozione alla 2ª classe della Scuola Media con la votazione media di otto e la maturità classica con la votazione media di sette. « Voci della Rotaia » formula per i due suddetti valenti giovani cordiali auguri di sempre ad majora.

● **Gabriella**, figlia del Segr. Tec. Capo Filippo Carboni, del Serv. Lavori, si è brillantemente laureata in filosofia con 110 discutendo la tesi sociologica « Suicidio dei minori » con il prof. Ferrarotti dell'Università di Roma. I più vivi complimenti anche da parte di « Voci ».

● **Il Segr. Capo** del Servizio Ragioneria Bassetto Ernesto è stato colpito da gravissimo lutto: la scomparsa del padre sig. Mario, Ispettore Capo a riposo.

« Voci » si associa al dispiacere dei colleghi, amici e parenti ed esprime profonde condoglianze.

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **Nel vasto salone** delle riunioni della Sede di Via Sacchi del D.L.F. torinese ha avuto recentemente luogo la proiezione delle diapositive a colori di Silvio Fiore su « India »; alla interessante serata, organizzata dal Gruppo Cinefotoamatori, ha presenziato un folto pubblico di agenti e loro familiari.

● **L'attivissimo** C.S. Principale Mario Frassino, della stazione di Pinerolo, è stato recentemente insignito dal Capo dello Stato della Croce di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

La stessa onorificenza è stata attribuita al Coadiutore Capo Renzo Dossena, già in servizio presso la locale Segreteria Compartimentale ed esonerato nell'aprile scorso.

Ai due neocavalieri i colleghi e gli amici porgono le più vive congratulazioni.

Roma, ore 15, ferragosto

● **Con recente decreto** del sig. Ministro sono stati nominati Medici di Reparto il dott. Roberto Castellino, per il riparto di Cuneo 2ª, ed il dott. Gualtiero Marello, per il riparto di Asti 1ª.

Ai due professionisti porgiamo il benvenuto nella nostra famiglia ferroviaria.

● **Il Segretario Giuseppe Sanfilippo**, della Squadra Rialzo di Torino Smistamento, ha conseguito nell'ultima sessione di esami presso la Università di Palermo la Laurea in Giurisprudenza.

L'A.M. Vincenzo Trabucco, del Deposito Locomotive di Torino Smistamento, nella recente sessione estiva ha conseguito il diploma di perito meccanico.

Ai due volenterosi colleghi le più vive congratulazioni.

Hanno conseguito il diploma di perito meccanico anche Giovanni Arato e Giovanni Piazza, figli rispettivamente dell'Aiutante Mario e dell'Usciere Capo Paolo, ambedue della Divisione Materiale e Trazione.

Il giovane Sergio, figlio dell'Applicato Tecnico Principale Carlo Chiesa della Divisione Trazione, ha conseguito il diploma di perito elettrotecnico presso l'Istituto « Avogadro » di Torino.

La gentile signorina Maria Santopietro, figlia dell'Usciere Capo Giovambattista della Divisione Trazione, ha conseguito il diploma di maturità magistrale.

A tutti questi giovani le più sentite felicitazioni.

● **Cicogna Express:** per Fabio, che pochi giorni fa è venuto a condividere con la sorellina Tiziana il compito di riempire di gioia la casa di Ina e Reginaldo Caravaglios, Segretario Principale — quest'ultimo — della locale Divisione Trazione.

Congratulazioni ed auguri.

● **E' improvvisamente deceduto**, in età non ancora troppo avanzata, il Macchinista di 1ª cl. a riposo Mario Verdi, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Torino Smistamento.

Alla famiglia esprimiamo i sensi del nostro più vivo cordoglio.

TRIESTE

Red.: **Cav. L. De Leonardis, T. 767**

● **Ai primi di giugno** è stato collocato a riposo il Segr. Tec. Sup. di 1ª cl. Carlo Galmonte, della Divisione Lavori. I superiori e colleghi, con i quali il Galmonte ha trascorso la maggior parte della vita ferroviaria, hanno affettuosamente e calorosamente festeggiato il neo pensionato.

Nel corso di una simpatica cerimonia è stato fatto dono al Galmonte, in segno di ricordo, di un bellissimo proiettore per diapositive.

Anche da parte di « Voci » gli auguri più belli per una serena e lunga quiescenza.

● **« Voci » porge un caro** ed affettuoso saluto anche a tutti i ferrovieri che nel mese di giugno hanno lasciato il servizio attivo per raggiunti limiti di età.

● **La dirigenza** della 2ª Sezione-Organizzazione Bilancio della Divisione Movimento è stata assunta dall'Ispettore Capo Merola dott. ing. Nicola, che proviene dalla Divisione Movimento di Milano.

Un benvenuto cordiale ed auguri vivissimi di buon lavoro all'ing. Merola da « Voci ».

● **Il Rev. Sup. Giovanni Della Mattia**, della Divisione Commerciale e del Traffico, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I.

Al neo Cavaliere vivissimi rallegramenti da parte del nostro giornale.

● **A soli 39 anni** è deceduta la sig.ra Maria Scarazzato, moglie dell'A. Applicato Giuseppe Galatà, della Segreteria Compartimentale.

Al collega Galatà, padre di due bambini rimasti immaturamente orfani della mamma, le più sentite condoglianze.

VENEZIA

Red.: **Dr. A. Palcani, T. 3220**

● **Maurizio Loreti**, figlio dell'Ispettore Capo Superiore ing. Riccardo, Capo della Divisione Materiale e Trazione di Venezia, ha conseguito la laurea in Fisica con 110 e lode, discutendo, il 15 luglio a Padova, la tesi sui « Decadimenti semileptonici dei mesoni K° ». Relatore il Ch.mo Prof. Baldo Ceolin. Sinceri auguri e felicitazioni per questa brillante affermazione e per un luminoso avvenire.

Ricompensa al Valor Civile

Con Decreto del Presidente della Repubblica l'Operaio dell'Armamento Antonio Cascone è stato decorato di medaglia di bronzo al valor civile per un atto di coraggio compiuto lo scorso anno a Pagani (Salerno), quando si slanciò coraggiosamente fra i binari traendo in salvo una donna ed una bambina in procinto d'essere travolte da un treno.

Carrozza Postale

● **Giorgio Bortoletto** — Capo Treno di 1ª cl. del DPV di Treviso — si è laureato in Sociologia presso la Università di Trento, con la votazione di 110, discutendo, il 26 luglio, la tesi di Psicologia del Lavoro « Bisogni di partecipazione in alcuni settori delle Ferrovie dello Stato ». Relatore il Ch.mo Prof. Enzo Spetro. All'ottimo e preparatissimo collega un cordiale augurio da « Voci ».

● **La scomparsa** del Segretario Tecnico Superiore p.i. Giovanni Maurello, della Divisione I.E., avvenuta il 27-6-1969, ha dolorosamente colpito colleghi, superiori ed amici. Affettuose condoglianze al figliolo p.i. Pier Maurilio, Segretario Tecnico presso la Divisione Trazione.

● **Sincero dolore** ha anche provocato la immatura morte dell'Assistente Principale Antonio Giuriato, di Treviso C.le. I ferrovieri trevigiani e gli sportivi ricordano con affetto il popolare « Toni Barba », appassionato sostenitore dell'Associazione Calcio Treviso, ed esprimono vivissime condoglianze ai familiari.

VERONA

Red.: **Cav. F. Tomasini, T. 2201**

● **La montagna che tanto amava** l'ha tragicamente strappato alla famiglia, agli amici, a tutti noi che sinceramente lo stimavamo e gli volevamo bene. Domenica 10 agosto sul Carè Alto del gruppo dell'Adamello, un piede in fallo ed un tragico volo. Così è morto il dr. Placido Girardelli, Capo della nostra Divisione Ragioneria da più di otto anni. Ferroviere dal 1938, il dr. Girardelli, aveva conosciuto il lavoro duro delle Stazioni: a Milano, Bolzano, Brennero e Voghera. Allievo Ispettore, vincitore di pubblico concorso dal 6-1-48 passava al Servizio Ragioneria, facendosi apprezzare in ogni sede (Cagliari, Trieste ed infine Verona) per le sue doti di dirigente e di vero e sincero amico di tutti. Ora è sepolto a San Felice di Mori, suo paese natale. Alla famiglia tanto provata, il nostro affettuoso cordoglio.

● **A Taranto**, il 22 giugno scorso, funzionari, amici, ex colleghi dei Compartimenti di Bari e Verona, hanno accompagnato all'estrema sua dimora « Don » Peppino Cocozza, ex Macchinista di 1ª cl. a riposo dal 1960, padre del nostro collega Salvatore, Capo Stazione a Peri. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

● **Questi i voti** di Amelio Ferrari, figlio di Paolo, Revisore Capo alla nostra Divisione Movimento, promosso alla terza classe del liceo scientifico: italiano 8, latino 8, francese 7, storia, filosofia, matematica e fisica 8, scienze 9, disegno 8, educazione fisica 8, condotta 10. Eccezionale, senza dubbio. Complimenti ad Amelio ed ai suoi giustamente orgogliosi genitori!

● **Giulio Betti**, Macchinista di 1ª cl. a Mantova, il 3 gennaio scorso, mentr'era in servizio sul treno AT. 340 (Modena-Mantova) rinveniva e faceva restituire al legittimo proprietario, un assegno di un milione e cinquecentomila lire. Ci complimentiamo vivamente col bravo Giulio.

● **Complimenti** al cav. Luigino Fadanelli, Deviatore presso la staz. di Trento, che il 27 luglio scorso ha ricevuto dal Santo Padre una pergamena di Benedizione a nome del gruppo Ferrovieri del 3° Rep. Mov. di Trento.

GLI ADDETTI AI POSTI DI BLOCCO

Signor Direttore,

desidero mettere in risalto una importante funzione del Manovale, non adeguatamente compensata: quella di guardablocco.

La responsabilità che comporta e che riguarda direttamente la sicurezza dell'esercizio non è riconosciuta ai fini della partecipazione ai concorsi interni di Assistente di Stazione né compensata col beneficio economico previsto dall'articolo 80 dello Stato Giuridico.

Infatti, l'ultimo bando di concorso interno per Assistente di Stazione (B.U. n. 5 del 31-5-1969 - parte III Deliberazione n. 53/P-2.1.2 del Direttore Generale del 16-5-69) esclude categoricamente i Manovali di qualsiasi anzianità, di qualsiasi mansione, anche se questi abbiano disimpegnato lodevolmente per 10, 15, 20 anni le funzioni di guardablocco.

Questo stato di cose costringerà i Manovali ad allontanarsi il più possibile dalle responsabilità che fanno carico alle mansioni di guardablocco per cercarsi un posto più tranquillo, più remunerativo e suscettibile di più facili sviluppi di carriera.

SALVATORE VACCARO
SANREMO

● *Il Manovale, qualifica iniziale tra le carriere del personale ferroviario, ha molteplici utilizzazioni non tutte egualmente impegnative: mentre alcune sono proprie del personale di fatica, altre sono caratterizzate dal rischio e dalla responsabilità penale. Tra queste utilizzazioni, insieme a quella del manovale « tuttofare » delle stazioni va certamente inclusa quella del guardablocco.*

Effettivamente, non sembra adeguata, per queste funzioni, la qualifica di Manovale, per cui è allo studio una riforma che dovrebbe assegnare al personale che le svolge una qualifica diversa e di livello superiore.

Fino a quando, però, tale riforma non sarà stata realizzata, le mansioni di « guardablocco » rientrano tra quelle previste per il Manovale e non danno diritto all'applicazione dell'art. 80 dello Stato Giuridico come non danno diritto ad uno sviluppo di carriera diverso da quello attualmente previsto dall'art. 72, allegato 12, dello Stato Giuridico medesimo.

Per questa ragione il bando di concorso interno ad Assistente di Stazione, da Lei citato, non ha potuto includere anche i Manovali guardablocco, ma soltanto quei Manovali che in applicazione della legge n. 40/1967 avevano esplicato funzioni riconosciute di qualifiche superiori.

Ci auguriamo che una obiettiva funzionale riforma delle qualifiche e delle mansioni ferroviarie ponga al giusto posto normativo ed economico anche gli Addetti ai Posti di Blocco.

STRAORDINARIO E COTTIMO

Cara « Voci »

chi scrive è l'Operaio d'armamento IANNELLO Francesco, dipendente dal II Cantone del Tronco 7bis di Amantea che nello scorso mese di maggio è stato utilizzato sulla tratta di 3 km (prossima ai limiti del Cantone di appartenenza e dove non compete l'indennità di trasferta) per sussidiare la Squadra del I Cantone nella effettuazione dei lavori di rincalzatura sistematica del binario con vibratori.

Poiché i lavori venivano compensati a cottimo lo scrivente ha dovuto osservare sul posto di lavoro l'intero orario di servizio.

Ciò premesso, il sottoscritto desiderebbe conoscere il trattamento di competenze accessorie al quale abbia acquistato titolo nella suddetta circostanza in aggiunta all'indennità di percorrenza e se è vero che esiste una circolare che stabilisce che in tal caso spetta un'ora di lavoro straordinario al giorno.

Cordiali saluti e sentiti ringraziamenti.

● *Il Servizio Lavori e Costruzioni, con la circolare n. 21-1-3 del 23 agosto 1962, avente per oggetto: « Compensi ad incentivo a favore degli agenti che eseguono lavori di livellamento sistematico », ha disciplinato chiaramente la questione prospettata stabilendo che quando i lavori di cui trattasi interessano i tre km. prossimi al confine dei cantoni si possono utilizzare anche agenti del cantone contiguo, richiedendo loro una prestazione lavorativa sul cantiere per l'intero orario di lavoro.*

Tale personale avrà titolo: al compenso per lavoro straordinario per il tempo occorrente per i percorsi di andata e ritorno fra il confine del cantone di appartenenza ed il cantiere di lavoro; all'indennità chilometrica di cui all'art. 11 delle D.C.A. per gli stessi percorsi effettuati a piedi o con mezzi propri nonché al compenso di cottimo per il lavoro di livellamento effettuato.

Nel caso in cui un agente venga utilizzato per l'intero tratto di tre km. contiguo al confine del cantone di appartenenza, i compensi ammonteranno, per ogni giornata di lavoro, ad 1 ora di lavoro straordinario, e ad un massimo di 6 km. di percorrenza (oltre al compenso di cottimo per il lavoro effettuato).

UN AUTOCARRO DA MANDARE IN PENSIONE

Cara « Voci »,

permettimi di mettere il dito su di una piaga ventennale che non accenna a guarire.

Si tratta di questo: il personale di macchina in servizio notturno viene prelevato o portato in deposito per i treni rispettivamente in partenza ed in arrivo a Pisa da un vecchio autocarro sgangherato, utilizzato, durante il giorno, per il trasporto dei materiali dell'Officina. E', quindi, sporco, bisunto, spezza le reni e fa salire lo stomaco in bocca specialmente a chi arriva da un lungo e faticoso servizio.

Che si aspetta a sostituirlo con un piccolo pullman del tipo di quelli in uso presso tutte le comunità?

Vedi, tu, cara « Voci », se puoi fare qualcosa per noi.

FERNANDO DRUDI
DEP. LOC. ROMA SMISTAMENTO

● *Abbiamo stralciato dalla lettera del Macchinista di 1a cl. Fernando Drudi le parti più significative della sua protesta, che, stando così le cose, appare giustificata.*

La segnaliamo quindi agli Uffici competenti con preghiera di esaminarla più compiutamente per gli eventuali possibili provvedimenti.

DOCCE PROIBITE

Signor Direttore,

sono un manovratore della stazione di Formia che mi permetto chiedere l'interessamento per la risoluzione del piccolo problema che sto per esporle.

Da vario tempo è stato realizzato nella stazione un moderno servizio di bagni a doccia per il personale di servizio, ma che non può funzionare per mancanza dei relativi scaldabagni.

Poiché è trascorso molto tempo dalla installazione delle docce ed il personale, specie quello di manovra, nulla vede che lasci bene a sperare nella possibilità di farsi un bagno alla fine del proprio turno di lavoro, rivolgo anche a nome di numerosi compagni di lavoro, a Lei signor Direttore, una calda preghiera: voler interessare chi di competenza affinché sia al più presto provveduto.

ANTONIO PICANO
FORMIA

● *La segnalazione ci sembra giusta e da parte nostra ci appare doveroso girarla agli uffici competenti.*

Filatelia

ITALIA - Per i prossimi mesi è prevista l'emissione di una serie di sei francobolli dedicati alle « Fontane ». Nei primi mesi del 1970 usciranno altri valori fluorescenti della « Siracusana ».

Il 30 agosto sono stati messi in vendita i principali Cataloghi filatelici: Sassone, Bolaffi, Italiano e D'Urso. Qualche giorno prima è uscito il Gloria. Tali Cataloghi sono stati presentati durante le Manifestazioni di Riccione.

CITTA' DEL VATICANO - Le Buste FDC che furono spedite a seguito del volo di S.S. Paolo VI in Uganda sono ritornate alle Poste della Città del Vaticano col bollo di arrivo e partenza.

REPUBBLICA DI SAN MARINO - Il 17 settembre è stata emessa una serie di grande formato composta di tre valori per complessive L. 400. I soggetti delle vignette sono: L. 20 veduta del Monte Titano. L. 180 veduta del Molo di Rimini. L. 200 veduta del Molo di Riccione. La stampa è a rotocalco a più colori in fogli da 25 esemplari.

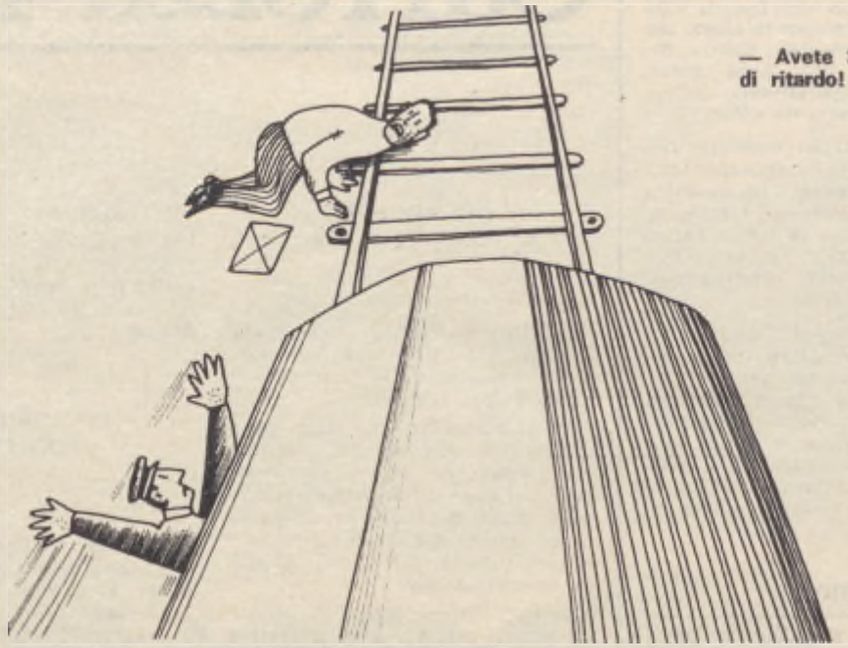
Viene annunciato che le Poste di San Marino distruggeranno tutte le giacenze di francobolli, comprese alcune emissioni del 1968.

CORSA ALLA LUNA - Si attende di giorno in giorno l'emissione degli Stati Uniti dedicata alla celebrazione dell'impresa dell'« Apollo 11 ». Intanto diversi Stati provvedono già ad emettere valori dedicati al grande avvenimento. Ha incominciato la Polonia con una serie di otto valori per 2,50 zloty.

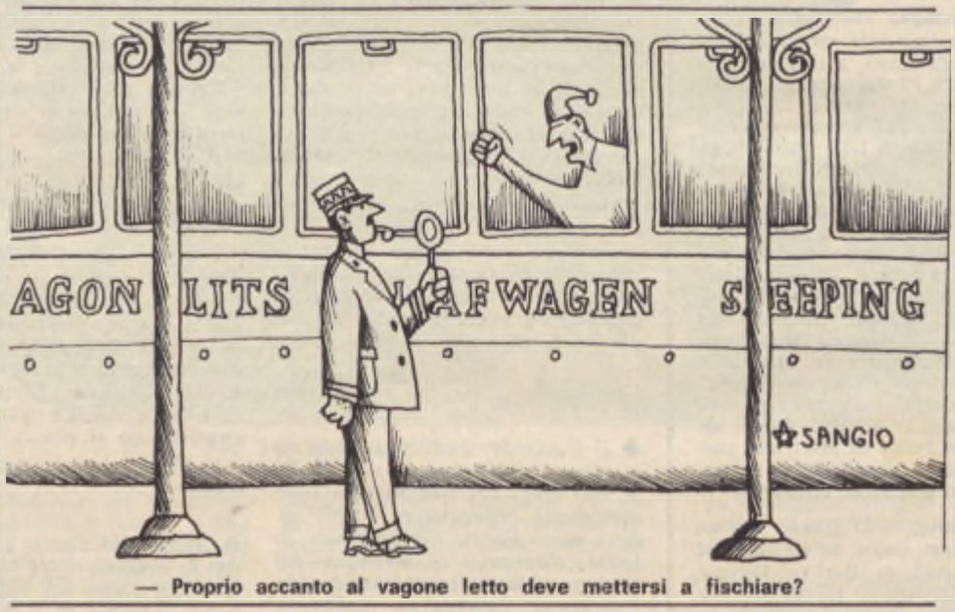
FILATELIA FERROVIARIA - In Ungheria, il 25 aprile del 1968 è stato emesso un francobollo da 2 f. a soggetto ferroviario per commemorare il VI centenario della Città di Keeskemet. Nella Repubblica dello Swaziland, il 6 settembre 1968 è stato emesso un francobollo da 0,25 c., pure a soggetto ferroviario, che fa parte di una serie di quattro valori dedicati all'Indipendenza dello stesso Stato. Il Canada ha emesso il 1° novembre un valore da 6 cents che illustra gli attuali trasporti canadesi. Nel Brasile, la Compagnia delle Strade Ferrate Pauliste ha compiuto il centenario e per l'occasione ha emesso il 28 novembre u.s. un valore da 5 centavos in grande formato con la riproduzione di una delle prime locomotive. In Russia, una serie di due francobolli da 4 e 10 K. dedicati alle Ferrovie è stata emessa il 14 dicembre u.s. Nel Vietnam del Sud, il 15 dicembre è stata emessa una serie di quattro valori di cui due, da 1,50 e 3 d. a soggetto ferroviario. Nel Belgio, la SNCB ha emesso tre nuovi valori per Colli Postali da 25, 30 e 50 F. A Berlino Est il 18 febbraio 1969 è stato emesso un valore da 20 pf. a soggetto ferroviario dedicato alla prevenzione degli infortuni con uno speciale timbro per il primo giorno di emissione.

Dino BONCOMPAGNI

Ridiamo con ☆SANGIO



— Avete 35 minuti di ritardo!



— Proprio accanto al vagone letto deve mettersi a fischiare?

— Uno di noi due deve aver sbagliato treno!

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Enigma

RICORDI DI GIOVINEZZA

(al dì delle nozze d'oro)

Ricordo ancor la tua figura semplice
e il guizzo argenteo delle luci chiare;
al fianco mio ti volli,
fida compagna nel diuturno andare.
Le nostre gite (oh sovvenir fuggevole!),
ove per te serbavo umile un canto,
ricordo e là, tra i colli,
le lunghe soste, a me serrata accanto.
Poscia che avvenne? Duri colpi scossero
la tua fibra e ne rechi i segni ancor,
ma pur non è smarrita
la chiave che t'apria le vie del cor...
Ed oggi che al mio fianco, non più giovine,
io ti ritrovo, oh certo potrò almeno
— giunta la dipartita —
piegare il bianco capo nel tuo seno!

TRAIANO

Diminutivo

TRAVETTI FA CARRIERA...

Con quell'avanzamento può sperare
d'ottenere una buona posizione...
Intanto egli ha un programma da fissare:
n'ha di aderenze e vi riuscirà!

TRAIANO

Cambio di consonante (7)

INCORAGGIAMENTO A UN NOVELLINO

Nessun nasce perfetto... farai pratica!

TRAIANO

Zeppa (6/7)

ROTTA L'INSEGNA AL NEON

Questo pezzo di fesso scombinato
col legno che bel tiro ha combinato!

LILIANALDO

Aggiunta iniz. sillab. (6/9)

L'ATTACCO DEL «CAGLIARI» INGRANA...

Nelle discese è rapido e pressante
e il risultato dir si può schiacciante...
A Riva poi l'«affondo» ha ben fruttato:
tre reti — una sull'altra! — egli ha infilato.

TRAIANO

Lucchetto (xxxxxxxO Oxx = xxxxxxxxx)

IL CALCIATORE RIVA

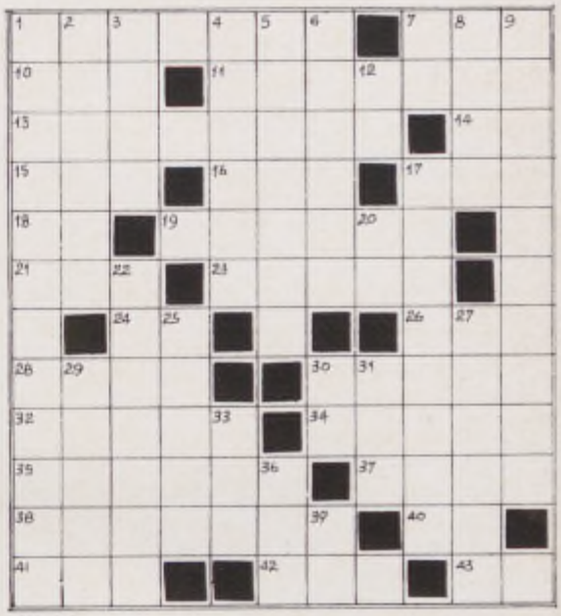
Insieme il tifo noi facciam per questo
— per certi preziosismi ricercati —
e se gli assi si muovono ordinati
ogni volta scattando segnerà.

CIAMPOLINO

Cruciverba

ORIZZONTALI: 1) Monarca dell'Antico Egitto; 7) Un mare senza fine; 10) Nome della Fürstemberg; 11) Grado militare; 13) Lo è Lolita; 14) Iniziali di Germani; 15) Scala di sensibilità luminosa; 16) Lussemburgo, Turchia e Italia; 17) Nome di papi; 18) Nave traghetto; 19) Cittadina in provincia di Frosinone; 21) Titolo di sovrani russi; 23) Artigiano dell'oro e dei preziosi; 24) Pronome maschile latino; 26) Il nome di King Cole; 28) Una patria dello spumante; 30) Il primogenito dei progenitori; 32) Corona papale; 34) Creare con la mente, immaginare (tr.); 35) Spaventoso, bruttissimo; 37) Ripide; 38) Ridare, regalare di nuovo (tr.); 40) Andare (tr.); 41) Le vocali del senato; 42) Preziosi; 43) Congiunzione telegrafica.

VERTICALI: 1) Lo è chi fornisce il capitale; 2) Resta del grano; 3) Batrace; 4) Il moro di Venezia; 5) Cibo degli dei; 6) Ente, essere; 7) Mantova (sgl.); 8) Bui, oscuri; 9) Lo è il Piano per le città; 12) Quasi una dea; 17) Aprono la via; 20) Repubblica francese; 22) Lo ha il treno non puntuale; 25) Stella del cane maggiore; 27) Palmipede domestico o selvatico; 29) Stato del M.O.; 30) Particella pronominale; 31) L'aldilà dei greci; 33) Il codice della vita; 36) Le vocali del corano; 39) Due in terra.



Indovinelli

IL CAVALLO DAVANTI ALL'OSTACOLO

Allor che ha l'umor nero, ci s'impenna.

IL REGISTA AL LAVORO

Col portavoce dà un richiamo energico.

SEVERO UFFICIALE

Quadrato, in linea fa filar diritto.

TRAIANO

IL MIO BAMBINO

(la mamma ricorda...)

Quand'era piccolino,
con alito soave il sen lambiva
e per la bava il fiocco inturgidiva...
Ora è cresciuto: è forte e sbarazzino
e, poiché dietro alla maestra è stato,
secondo nel suo corso è risultato.

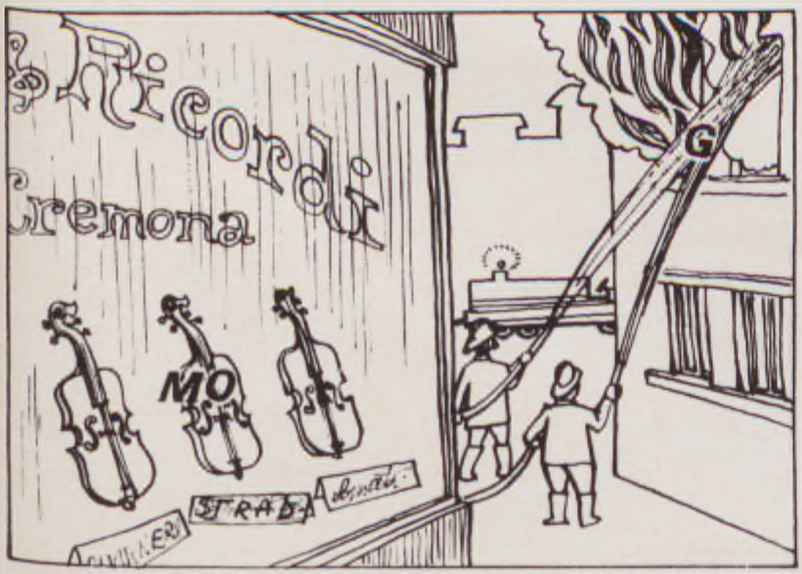
TRAIANO

Soluzioni del numero precedente

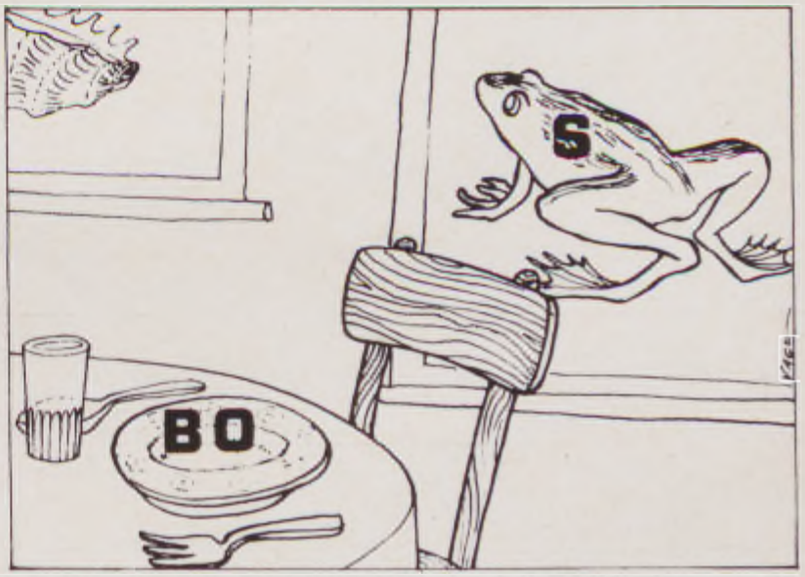
SCARTO SILLAB.: CIpolline - pòlline. **LUCCHETTO:** forO Omaggio = formaggio. **FRASE DOPPIA:** rispòsta la conica dimora = risposta laconica di mora. **FRASE A INCASTRO:** colto podista = colPO DI STAto. **AGGIUNTA SILLAB.:** minatore - CAMminatore. **INDOVINELLI:** i versi; il ponte; il vedovo; l'uva; la bomba atomica. **REBUS:** latte S; ava NA; l'attesa vana. **REBUS:** S e R vette; P e T tegole = servette pettegole.

CRUCIVERBA - Orizzontali: 1) Automobili; 10) Vladimiro; 12) Izz; 13) Asa; 14) Rc; 15) Aizzare; 17) Tea; 18) Toi; 19) Nr; 21) Noviziato; 26) Riabilitato; 28) Eg; 29) Aloisio; 30) Osare; 33) Travertino. **Verticali:** 1) Aviatore; 2) Ulzio; 3) Tazzina; 4) Od; 5) Mi; 6) Omar; 7) Bisenzio; 8) Ira; 9) Lo; 11) Oca; 14) Reattino; 16) Avviare; 20) Ritiri; 22) Ob; 23) Iller; 24) Aas; 25) Ooo; 27) Igor; 31) Sa; 32) Av.

REBUS (frase: 2.11.1.5 = 6.2.4.7) di Traiano



REBUS: (frase: 2.8.1.3 = 5.5.4) di Vago



VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 10 - OTTOBRE 1969

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento
e che non siano di carattere strettamente personale.
Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

CONCESSIONI DI VIAGGIO ASSUNTORI

Egregio Direttore,

gradirei sapere se, ai fini delle concessioni di viaggio per gli Assuntori, nel calcolo dei 10 anni di servizio si possa far valere il servizio militare, senza che quest'ultimo sia stato riscattato ai fini della pensione.

Se la risposta è positiva, gradirei sapere il numero della circolare che regola tale trattamento.

LUIGI CALIENDO
Stazione di PAESTUM

● *Una disposizione relativa al riconoscimento del servizio militare anche ai fini delle concessioni di viaggio per gli Assuntori non esiste ed è per questo che, forse, alla Sua richiesta gli Uffici competenti oppongono qualche difficoltà; non sembra esserci dubbio però che il diritto sussista per gli assuntori come per i ferrovieri.*

La questione comunque sta per essere definita in via legislativa; si attende, come lei sa, l'approvazione della legge che farà degli assuntori dei ferrovieri a tutti gli effetti.

COLLI DA UN QUINTALE E MEZZO

Cara « Voci »,

con la nuova riforma delle spedizioni a piccole partite, l'Amministrazione ha stabilito che a Rossano si possono spedire ed anche ricevere colli con treni viaggiatori fino a kg. 150 ed a volte anche di 200 e per giunta voluminosi (addirittura qualche volta sono arrivati anche dei rimorchi da trattore). Ora, mi domando, perché a Rossano sì ed in altre stazioni no, quando per ogni turno c'è un solo agente?

E' logico che una persona sola non può, non dico sollevare, ma nemmeno spostare un tale peso e, penso, che non sia neppure logico richiedere l'aiuto sia di estranei sia del capo stazione stesso che presenzia le operazioni di carico e scarico.

Allora domando: come comportarsi in questi casi? Forse il manovale di Rossano è stato collaudato a sollevare pesi superiori od uguali al quintale? Certo, se io od i miei colleghi fossimo stati capaci di far ciò, avremmo tentato e forse anche con fortuna di intraprendere la carriera sportiva e chissà avremmo anche potuto dare all'Italia quelle medaglie che nelle ultime Olimpiadi sono mancate.

Se poi, con un mezzo qualunque si riesce a scaricare un collo pesante, ma non si riesce a portarlo in magazzino (come sarebbe stabilito) cosa succede? E di chi è la eventuale responsabilità, se malauguratamente qualche viaggiatore inciampa e si fa male?

PAOLO MINNITI
Manovale - Staz. ROSSANO

● *Se a Rossano è stato lasciato un solo manovale per ogni turno di servizio, dobbiamo pensare che i colli indivisibili da 150-200 chili, per i quali la stazione è autorizzata alla spedizione ed agli arrivi, sono talmente pochi da costituire un fatto eccezionale.*

In questi casi, ci si richiama più che ai regolamenti ed alle disposizioni scritte alle norme dettate dal buon senso, dalla diligenza. Il manovale, da solo, non può caricare sulle spalle quei tipi di colli, né è chiamato a farlo. Deve essere però coadiuvato dal personale del treno; deve utilizzare i carretti a mano e gli altri attrezzi di cui certo è dotata la stazione; se non può portare i colli in magazzino, deve accantonarli dove non costituiscano intralcio e pericolo per i viaggiatori e questo ci sembra possibile.

Se però i colli tanto pesanti in arrivo e in partenza dovessero essere numerosi e frequenti, ci sembrerebbe giusto che il titolare dell'impianto lo facesse presente ai suoi superiori diretti per i provvedimenti del caso.

PREDELLINO PIU' PEDANA

Caro Direttore,

le invio una fotografia da me scattata recentemente nella stazione di Trondheim delle ferrovie norvegesi. Nell'immagine appare una pedana supplementare che è stata provvisoriamente agganciata ai predellini di una carrozza, onde facilitare la discesa e la salita dei viaggiatori su un punto avallato del marciapiedi, laddove esiste un attraversamento a raso dei binari.

La pedana, leggera e resistente, è di facile utilizzazione e per renderla chiaramente visibile è stata dipinta con una vernice luminescente gialla. All'applicazione e rimozione della stessa provvede il personale di scorta che, prima della partenza, la riaggancia ad un opportuno infisso posto all'altezza dell'attraversamento a raso.

MASSIMO SIRANI
Servizio Movimento

● *A nostro avviso l'uso di un tale tipo di pedana potrebbe rivelarsi utile tanto più che la composizione dei treni tende ad aumentare, e accade spesso che alcuni vagoni vengano a trovarsi fuori del marciapiede con inevitabile disagio per l'utente.*

Sottoponiamo, perciò, il suggerimento alla attenzione dei competenti Servizi Trazione, Movimento e Commerciale con preghiera di fornire gli elementi per una risposta in questa rubrica.

AUTO (DEI FERROVIERI) SUL TRENO

Egregio Signor Direttore,

nel quadro della collaborazione fra strada e rotaia, la nostra Azienda ha da tempo istituito il servizio « l'auto nel bagagliaio » ossia a seguito del viaggiatore e tale servizio continua a potenziare con la creazione di nuove relazioni: a mio avviso si tratta di un'iniziativa molto indovinata per lo sviluppo del turismo, in particolare per il centro-sud e la Sicilia.

Ma per i ferrovieri che benefici ci sono?

Le condizioni per il trasporto prevedono che « ogni auto deve essere accompagnata da una persona adulta munita di recapito di viaggio a pagamento per l'intero percorso ». Così, se uno di noi andando in vacanza vuole portarsi dietro la propria auto è costretto ad acquistare un biglietto a pagamento che naturalmente non utilizzerà.

Io non solo ritengo che questa disposizione dovrebbe essere abrogata, ma che i tempi siano ormai maturi perché la nostra Azienda prenda in considerazione l'opportunità di concedere ai ferrovieri la gratuità per il trasporto della propria auto con i servizi prima ricordati.

GIUSEPPE COCILOVO
Stazione di CEFALU'

● *Sentiti gli uffici competenti si è appreso che, almeno fin quando la disponibilità dei carri per il trasporto delle auto e dei relativi mezzi non sarà migliorata, non è possibile esonerare i ferrovieri dal pagamento del biglietto a tariffa ordinaria prescritto per l'accompagnamento dell'auto trasportata come bagaglio.*

Ostacoli di natura economico-pratica, e sopratutto la ben nota limitata possibilità di soddisfare la richiesta del pubblico pagante, si frappongono alla concessione della gratuità del trasporto della auto dei ferrovieri.

SOMMOZZATORI PER IL CONTROLLO DEI PONTI

Spett.le Redazione,

dopo l'alluvione del '67 sono stato incaricato dalla Divisione Lavori di Pisa della revisione subacquea alle opere murarie del ponte sul fiume Arno, revisione regolarmente eseguita nel gennaio 1968 con diverse ore d'immersione.

A mio avviso un tale controllo è molto importante specialmente per la parte sommersa delle opere murarie, che denuncia la sua usura soltanto nell'imminenza di un crollo.

Altri enti statali, come ad esempio l'ENEL, hanno già costituito corpi di sommozzatori da impiegare appunto nelle revisioni annuali alle opere subacquee dei bacini. Perché le Ferrovie, responsabili di un numero considerevole di viadotti, ponti, ecc. non vi hanno pensato?

RODOLFO BETTI
PISA C.le

● *Una proposta interessante che sottoponiamo volentieri all'attenzione del Servizio Lavori: molti nostri colleghi praticano questo sport ed effettivamente molte sono le opere ferroviarie che necessitano di controlli per i quali l'intervento del sommozzatore potrebbe rivelarsi prezioso.*

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 10 - OTTOBRE 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » Ferrovie Federali Svizzere in lingua italiana (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: 11ª festa del ferroviere: uno di noi.

GIORNO DI FESTA VERSO L'AVVENIRE

Le cerimonie che si sono svolte quest'anno sono state anche l'occasione per fare il punto del rilancio del trasporto su rotaia. Il Ministro dei Trasporti presente con il nostro Direttore Generale alla celebrazione di Roma Smistamento

ROMA SMISTAMENTO: è tornato il 3 ottobre sotto un sole straordinario e meraviglioso, un sole che ha inondato di luce, tra gli altri alberi del grande Deposito Locomotive, una piccola pianta che l'amore e la pietà della grande famiglia ferroviaria ha dedicato ad uno dei suoi più recenti caduti: Angelo Fiorelli, Capo Squadra della linea. Un rito che ha radunato anche in altri impianti della Rete i ferrovieri sparsi in tutta Italia per una celebrazione che si è ripetuta per l'undicesima volta: un momento di sosta, un attimo di respiro nel nostro duro lavoro. Per ritrovarci, puntualizzare, andare sempre più avanti.

Si è ripetuto, questo rito, con la gioia e la mestizia di sempre, perché la « giornata del ferroviere » è impastata di questi sentimenti contrastanti: esaltazione per il lavoro compiuto, per i molteplici traguardi raggiunti, per le prospettive che si profilano all'orizzonte e che, malgrado i successi interplanetari degli ultimi tempi, ci riempiono ancora di speranza e di stupore. E non solo. A Roma Smistamento, come in altri impianti dei vari Compartimenti, sono stati onorati e ricordati i nostri caduti, i non pochi che hanno visto spegnersi le loro speranze accanto a un filo ad alta tensione, nel padiglione di un'officina, sotto la volta di una galleria; è stato reso omaggio ai nostri mutilati, ai nostri feriti.

Sono stati premiati i generosi protagonisti di atti di valore e quelli che al mondo della rotaia hanno dato il contributo di una lunga fedeltà.

Sul filo che collega la letizia alla commozione, la speranza nell'avvenire all'impegno

ON. AVV. REMO GASPARI
MINISTRO TRASPORTI ET AVIAZIONE CIVILE
ROMA
SONO VIVAMENTE RAMMARICATO CHE IMPEGNI IN PRECEDENZA ASSUNTI NON MI CONSENTANO PRESENZIARE COME AVREI DESIDERATO AT CELEBRAZIONE « GIORNATA DEL FERROVIERE ». NEL COMUNICARE MIA ADESIONE AT CERIMONIA TI RINGRAZIO MOLTO PER CORTESE INVITO FORMULANDO PER PREMIANDI ET CONVENUTI TUTTI MIO PIU' FERVIDO AUGURALE SALUTO. CORDIALMENTE. MARIANO RUMOR

di realizzarlo nel migliore dei modi, il nostro animo si è teso e ha seguito le varie fasi di questa celebrazione, a cui ha dato maggior lustro la presenza del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile On. Gaspari e del Direttore Generale ing. Fienga. Presenziavano anche la manifestazione i Vice Direttori dott. Santoni Rugiu e ing. Bordoni, numerosi altri dirigenti e una larga rappresentanza di personale di tutte le categorie e i bambini, figli di ferrovieri, di una vicina scuola elementare, accompagnati da un'insegnante.

Per questo rito il Deposito Locomotive di Roma Smistamento era pavesato a festa: fuori una potente "tartaruga E 444" e un lungo carro per trasporti eccezionali facevano gli onori di casa; nella sala delle gru semoventi un sobrio altare accanto a locomotori ed automotrici; nello sfondo in alto figure di ferrovieri fra le quali appariva il viso gentile di una ragazza nella divisa femminile di conduttore.

Mons. Poletti ha officiato la S. Messa e pronunziato l'omelia: egli, dopo aver rivolto il caloroso pensiero di Mons. Dell'Acqua impedito da una indisposizione, ha puntualizzato il significato della giornata del ferroviere, esaltando nello spirito cristiano del sacrificio l'olocausto dei caduti e dei feriti, la generosità di chi ha compiuto atti di valore, la fedeltà di chi per lunghi anni ha dato la sua attività all'Azienda e ha dato poi lettura della benedizione e degli auguri a tutti i ferrovieri da parte del Santo Padre.

Nella foto a fianco: Il Ministro dei Trasporti parla ai ferrovieri durante la cerimonia a Roma Smistamento. Alla sua sinistra il Direttore Generale.

Dopo un caloroso saluto del Presidente dell'Associazione Mutilati e Invalidi e del Direttore Compartimentale di Roma ing. Palladini, ha preso la parola il Direttore Generale ing. Fienga riconfermando con rinnovato fervore la sua certezza nel rilancio del mezzo ferroviario, che vive oggi la sua seconda giovinezza.

E com'è suo costume, ha sostanziato di fatti e di cifre le prospettive che andava illustrando: ha parlato del quadruplicamento della Roma-Firenze che è un evento di portata europea della ripetizione dei segnali in macchina per la fermata automatica e la regolazione della velocità, che elevano il già alto coefficiente di sicurezza del treno; del prossimo decentramento operativo che darà nuovo volto ai Compartimenti, delle 40 ore settimanali di lavoro, del passaggio a ruolo degli assuntori. In questo contesto l'ing. Fienga ha esaltato il lavoro di tutti i ferrovieri, ha ricordato con commosse parole i caduti, i feriti, gli anziani; ha espresso la sua gratitudine all'Autorità politica che ha profuso il migliore impegno per la soluzione dei problemi dell'Azienda e del personale.

Si è rivolto infine ai presenti il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile On. Gaspari, il quale ha esaltato il lavoro come risultato di duemila anni di Storia, come motivo unico e solo di progresso, strumento di civiltà e di miglioramento dei popoli, sottolineando i motivi cristiani della redenzione attraverso il lavoro, che non è prerogativa avvilente di schiavi ma virtù edificante di uomini liberi. Per ciò la nostra Costituzione ne fa il precetto fondamentale nel suo primo articolo, per ciò in questi ultimi venti anni di storia italiana il mondo del lavoro ha colto i suoi più significativi successi.

Grande protagonista di un

Due nostri ragazzi si esibiscono in una mossa di judo nel nuovo campo sportivo inaugurato a Roma Smistamento il 3 ottobre.

Come ogni anno, il giorno della nostra festa sono convenuti a Roma, ospiti di « Voci della Rotaia » tutti i ferrovieri che nel corso dell'anno precedente sono stati protagonisti di atti di valore. Da sinistra, in piedi:

Sobrero Mancini, Saverio Misuriello, Mauro Mazzetti, Ivo Neri, Alessandro Pulazzi, Claudio Tura, Luigi Cau, Rolando Genovesi, Giuseppe Monteverdi, Mauro Vignozzi, Alberto Sivori, Santo Berlinghieri, Giuseppe Biella, Diano Fracassini, Rocco Occhinero; accosciati: Mario Tolasi, Antonio Cascone, Salvatore La Monica, Armando Marino, Gesualdo Gugino, Salvatore Tringali, Onello Lupoli, Mario Carroccia, Agostino De Filippis, Erasmo di Crocco, Aldo Santirocchi, Giuseppe Reggio, Ottavio Testa, Agostino Venier.

lavoro duro e di grande rilievo sociale è il ferroviere che da oltre cento anni dà vita ad un'attività insostituibile nel settore dei trasporti e che oggi si trova ad operare in una Azienda che — contrariamente alle previsioni di chi la riteneva relegata in un ruolo marginale — è passata in questi ultimi tempi dalla difesa all'attacco per acquisire nuove correnti di traffico. Ciò non soltanto grazie alle realizzazioni tecniche, ma anche per quelle organizzative e sociali.

La cerimonia della consegna dei premi e dei diplomi di benemerenza si è svolta nella consueta atmosfera cordiale e un po' commossa, dopo un minuto di silenzio e raccoglimento allo squillo argentino di una tromba.

Ad uno ad uno tutti hanno risposto all'appello dello speaker presentandosi alle Autorità: mutilati, feriti, valorosi, anziani, circondati da ovazioni, da parole di elogio, tutti in un solo fraterno abbraccio, dal cantoniere al Vice Direttore Generale ing. Bordoni.

Aurelio BATTAGLIA

TEORIA E PRATICA DEI TRASPORTI IN EUROPA

Dal 23 al 26 settembre al Palazzo dei Congressi di Roma i delegati dei 18 Paesi membri della CEMT hanno dibattuto concreti ed attualissimi problemi dei vari modi di trasporto. Il Ministro Gaspari ha sottolineato l'importante contributo della CEMT alla ricerca di una unità da secoli perduta

Le sigle dicono sempre troppo poco su ciò che rappresentano; ne danno un'immagine per lo più astratta, vaga, indeterminata. Se ne è avuta una riprova recentemente, in occasione del 3° Simposio Internazionale « Sulla teoria e la pratica nell'economia dei trasporti », che la C.E.M.T. ha organizzato quest'anno a Roma. Ecco: da una parte questa sigla, C.E.M.T., ormai ben nota nel nostro ambiente di trasportisti, ma che conserva sempre, tuttavia, un che di vagamente astratto; dall'altra parte, invece, una manifestazione dal respiro internazionale e dal clima europeistico, che ha dato la misura della concretezza e della vitalità dei problemi e degli obiettivi che sono la ragione e il fondamento dell'Organismo.

Dal 23 al 26 settembre scorso, al Palazzo dei Congressi di Roma, si è avuta veramente l'impressione di essere all'interno di un ideale Ministero Europeo dei Trasporti; un Ministero dove non ci si limitava più ad enunciare ipotesi e speranze, ma si dibattevano problemi assolutamente concreti e di comune interesse, con la volontà di giungere a conclusioni e a decisioni operative, per migliorare condizioni reali e nello stesso tempo per portare avanti quel processo di unificazione in nome del quale la C.E.M.T. è nata.

Ma davvero non è possibile parlare del Simposio romano se non lo si inserisce nel contesto di ciò che la C.E.M.T. significa, di ciò che rappresenta per noi ferrovieri e per chiunque si senta cittadino d'Europa.

Basterà qualche semplice dato informativo. La C.E.M.T., Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, è stata istituita a Bruxelles nel 1953 e raggruppa Ministri di 18 paesi, che si riuniscono in sessione due volte l'anno. L'Ufficio della Presidenza è composto dai Ministri di tre Paesi, designati di anno in anno dalla Confereza stessa. Il Presidente attualmente in carica è il Ministro Svedese dei Trasporti. Molto importanti sono gli obiettivi che la Conferenza si è posta fin dalla sua costituzione e che ne rappresentano la ragion d'essere concreta. Anzitutto, la C.E.M.T. adotta le misure necessarie per realizzare, in un quadro sia generale che locale, la migliore utilizzazione e lo sviluppo più razionale dei trasporti

interni europei d'importanza internazionale. In secondo luogo, coordina e promuove i lavori delle Organizzazioni internazionali che s'interessano ai trasporti interni europei, tenendo conto dell'azione, in questo settore, delle autorità supernazionali.

Nei suoi quindici anni di attività, la C.E.M.T. ha affrontato problemi di estrema importanza, quali ad esempio: la politica generale dei trasporti, la situazione finanziaria delle ferrovie, la prevenzione degli infortuni, l'evoluzione del traffico e la previsione dello sviluppo a lungo termine, lo sviluppo della costruzione delle grandi vie di comunicazione europee, e diversi altri.

La C.E.M.T. dispone inoltre di propri mezzi — e questa è una grossa garanzia — per promuovere ricerche economiche, ed ha quindi potuto creare nel suo seno un centro d'incontro per la discussione, da un punto di vista economico, dei principali problemi della politica dei trasporti. In questo quadro, acquista un significato e una rilevanza anche maggiori il 3° Simposio della C.E.M.T. tenuto a Roma.

La città eterna ha regalato alla manifestazione tre splendide giornate di sole settembrino, una degna cornice nel Palazzo dei Congressi, e un'attenta e costante partecipazione di rappresentanti, di esperti, di studiosi e di pubblico.

Ha aperto i lavori, il 23 settembre, il Ministro dei Trasporti italiano On. Gaspari, nella sua veste di Vice Presidente della C.E.M.T. Erano presenti, oltre ai delegati dei 18 Paesi membri, numerose altre autorità politiche e amministrative, tra cui il nostro Direttore Generale, ing. Fienga, e il Vice Direttore Generale dr. Santoni Rugiu.

Nel suo discorso di saluto, l'On. Gaspari, dopo aver sottolineato l'attualità e l'interesse dei problemi che sarebbero stati dibattuti, ha messo in rilievo la funzione primaria dei trasporti nella via nazionale e internazionale, ed ha tenuto a ribadire la vasta funzione europea della C.E.M.T., che ha dato e dà un costruttivo contributo alla ricerca di un'unità da secoli perduta; in questa prospettiva, Roma, simbolo di unità, si pone come sede particolarmente degna per una manifestazione che si svolge all'insegna dello spirito europeistico. Lo sviluppo dei trasporti — ha aggiunto il nostro Ministro —, promuovendo la collaborazione tra i popoli, è diventato un fattore essenziale perché la causa europea progredisca. Il Ministro Gaspari ha poi rapidamente e incisivamente illustrato i temi del Simposio, mettendo in evidenza il valore scientifico dei problemi e degli interventi programmati. In modo particolare ha voluto far presente che per la prima volta i lavori avrebbero avuto una nuova articolazione, che consentirà di trovare un punto d'incontro e di collaborazione fra teorici e tecnici dei trasporti, e di giungere, anche attraverso il dibattito, a conclusioni fruttuose.

Subito dopo, si è entrati senz'altro nel vivo dei lavori. Il Prof. Santoro, Direttore Generale del Coordinamento e Presidente del Simposio, ha dato la parola al prof. Funk, rappresentante della Germania Occidentale, il quale ha svolto, sotto il profilo teorico, il primo tema sull'« incidenza economica dello sviluppo della produttività nel settore dei trasporti, con riguardo soprattutto alla ripartizione economica dei traffici ». Partendo da un'analisi del concetto di produttività e delle sue forme di sviluppo — legate soprattutto al progresso tecnico — il prof. Funk ha rilevato come i problemi dei trasporti debbano sempre vedersi in relazione con le modifiche della produttività. D'altra parte, ogni miglioramento nel settore dei trasporti ha riflessi su tutta la produttività di un sistema economico. Ne discende la necessità di operare ogni sforzo per aumentare la produttività nei trasporti.

Il prof. Izquierdo, delle ferrovie spagnole, ha affrontato lo stesso problema da un punto di vista tecnico-pratico. In particolare, ha applicato le leggi e i criteri della produttività in uno studio sulle ferrovie del suo Paese, pervenendo a risultati probanti, che dimostrano tra l'altro come la produttività possa divenire uno strumento per una migliore distribuzione delle risorse nei trasporti. Rilevando come questo settore di studi sia pressoché inesplorato — tranne che per le ferrovie —, il prof. Izquierdo ha proposto che venga esaminata la possibilità di formare, in seno alla C.E.M.T., un gruppo di lavoro per la raccolta dei dati necessari.

La seconda giornata del Simposio ha avuto per tema: « I trasporti nelle grandi aree metropolitane come parti integranti della politica della ristrutturazione del territorio ». I relatori ufficiali — l'olandese Klaassen e il belga Anselin — hanno sostenuto, in sostanza, che occorre adeguarsi al più presto alla città futura, nella quale dovrà essere assicurata la circolazione di tutti i tipi di veicoli individuali. Da questo punto di vista sarebbe « utopistico » il progetto degli urbanisti tendente a contenere il traffico dei veicoli privati a favore del trasporto pubblico. Durante il dibattito che ne è seguito, gli esponenti della Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti e della Confederazione Mondiale dei Lavoratori dei Trasporti, hanno ribadito invece la necessità di affidare la soluzione dei problemi urbanistici riguardanti la circolazione principalmente ai mezzi pubblici.

La terza giornata dei lavori è stata dedicata agli « Effetti degli interventi dello Stato nelle imprese di trasporto ». Relatori, l'ing. Josse per la Francia, e, per l'Italia, il dr. Renzetti, già Direttore Generale della nostra Azienda.

Sotto questa angolazione, i trasporti sono stati visti soprattutto come strumenti efficaci per il raggiungimento di finalità di ordine sociale, che richiedono quindi interventi di ampia portata da parte dello Stato. Al riguardo — come aveva osservato il Ministro Gaspari nel suo discorso di apertura — lo Stato dovrebbe ricercare strumenti di intervento che diano garanzie di neutralità e che non turbino quindi il buon andamento delle aziende. Ne consegue la necessità di conciliare l'azione dello Stato con i principi di economicità che devono presiedere all'attività di trasporto.

Dopo ogni relazione, si sono registrate decine e decine di richieste di interventi che hanno dato vita a dibattiti costruttivi e fecondi.

Nel chiudere solennemente questo Simposio europeo, il Ministro Gaspari ha voluto ancora ribadire la grande importanza che, in particolare, gli studi sulla produttività rivestono ai fini della creazione di un sistema di trasporti sempre più funzionale e rispondente alle esigenze del mondo moderno.

Dopo essersi compiaciuto con gli organizzatori e i relatori per il contributo dato alla manifestazione, il Ministro ha infine esortato gli specialisti del settore a rendere partecipi, costantemente, tutti i responsabili politici e amministrativi delle loro importanti conclusioni di studio, cercando di eliminare l'attuale divario fra soluzioni teoriche e soluzioni pratiche in un campo così delicato come quello dei trasporti.

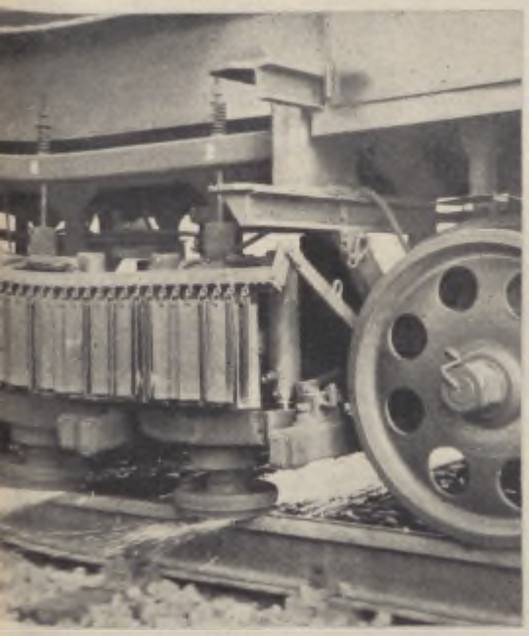
Gaetano DE LEO

UN TRENO CONTRO IL PAVE' DELLE ROTAIE

È composto di 8 elementi trainati da un locomotore Diesel con un generatore di corrente per alimentare i motori delle 48 mole che eliminano la marezzatura

Molare le rotaie può sembrare un inutile lavoro: le vediamo lucide, perfettamente levigate dal continuo passaggio dei treni e l'operazione di molatura appare, ai nostri occhi, come una superflua rifinitura. Le macchie opache che si notano su alcuni tratti di binario sono, per il profano, un arabesco che spezza la monotonia della lucentezza della rotaia. Quell'alternarsi di opaco e lucido distante pochi centimetri o anche mezzo metro e più è, invece, la « marezzatura » un grosso difetto la cui eliminazione si rende assolutamente necessaria. Si tratta di avvallamenti sul piano di rotolamento della rotaia in cui le « creste » e le « valli » delle ondulazioni sono distanti pochi decimi di millimetro. La ruota salta da una cresta all'altra e ne deriva quel caratteristico rumore avvertibile chiaramente dal treno; sembra un mare in burrasca o il soffiare impetuoso del vento tra gli alberi. La necessità di eliminare la marezzatura delle rotaie non è solo in funzione della rumorosità ma di tanti altri inconvenienti che derivano da questo sobbalzare del treno. I tratti di binario colpiti da questa strana « malattia » si trasformano in una sorta di pavé di ridotto formato, con un salto di qualche decimo di millimetro, ma la velocità del treno ed il peso impongono sollecitazioni tali che la massicciata deve essere sottoposta ad un sistematico rincalzo mentre gli organi di attacco della rotaia alla traversa e la rete aerea, dove esiste, necessita di continui controlli.

Sulle origini della marezzatura i pareri sono discordi: si è pensato ad un difetto di fusione, ma l'inconveniente si è presentato su rotaie provenienti da laminatoi e fonderie diverse, in zone distanti tra loro migliaia di chilometri — tutte le Ferrovie europee hanno lo stesso problema — e questo fa escludere ogni incidenza del clima o dell'ambiente. Il piano di rotolamento si copre di una sottile lamina di acciaio incrudito con differenze di spessore rilevabili solo a mezzo di uno speciale apparecchio in grado di dare una esatta misura della distanza tra



Ecco come si presenta il binario prima e dopo il passaggio del TM 410. Le rotaie sottoposte al trattamento di molatura non si scaldano e pertanto non è assolutamente necessario irrorarle con acqua.

creste e valli. Visto quindi che la marezzatura non può essere impedita si è reso necessario eliminarla, mediante la molatura, che viene eseguita meccanicamente. I sistemi sono due: il primo prevede l'impiego di un vagone speciale che pialla il binario marezzato passando e ripassando più volte sullo stesso tratto , 80 ed anche 100 passaggi; l'altro sistema si avvale di un vero e proprio treno che fornito di mole orientabili riporta il fungo della rotaia alla sua forma e levigatezza originari.

Un treno veramente interessante, specie per noi profani e che opera in maniera spettacolare. Si tratta di otto elementi trainati da una locomotiva diesel con un generatore di corrente alternata trifase che alimenta i motori delle quarantotto mole. Gli otto elementi sono intramezzati da un vagone sul quale è stata posta una cabina di controllo dalla quale l'operatore è in grado di seguire il lavoro delle mole. Un vagone con l'alloggio del personale, tre persone in tutto, completa il treno molatore TM 410.

Nel vagone di controllo gli amperometri, che sono tanti quante le mole, indicano all'operatore la resistenza che si incontra: quando l'assorbimento di corrente diviene costante è segno che la mola ha compiuto a pieno il suo lavoro di livellamento.

Il treno durante il lavoro di molatura avanza a tre chilometri e duecento metri di velocità oraria; è un vantaggio questo perché un agente può precederlo e garantirne la sicurezza sui passaggi a livello. Il treno infatti opera durante i periodi di intervallo d'orario o durante la disabilitazione di tratti di linea e non è necessario prescrivere il presenziamento dei passaggi a livello proprio per questa possibilità di protezione manuale.

Per tutti gli altri spostamenti il treno, una volta alzate le mole, è in grado di raggiungere i quaranta-cinquanta chilometri orari e non necessita di altra scorta che quella di un agente ferroviario abilitato.

Abbiamo detto che il lavoro del TM 410 è spettacolare: durante la molatura infatti si sprigionano dalle quarantotto mole fasci di scorie infuocate che danno un aspetto surreale alla scena, un treno che galleggia su di un mare di fuoco. Tanto che spesso sono giunte nelle stazioni telefonate allarmate di cittadini i quali ritenevano il treno in difficoltà sia per le scintille sia per il lento procedere. Quando il lavoro si svolge in aperta campagna ed in presenza di stoppie o erba secca vengono calati alcuni schermi para-scintille e le scorie che rimbalzano sugli scudi metallici aumentano la spettacolarità della scena.

Il treno avanza, come abbiamo detto, a bassa velocità e questo consente di eseguire il lavoro fino in prossimità della punta degli scambi e sui tratti di binario protetti nei passaggi a livello. Le mole possono essere inclinate fino a 41° ed è così possibile eliminare, in parte, la sbavatura che alcune rotaie presentano sul piano di rotolamento. Le rotaie sottoposte al trattamento del TM 410 non si scaldano: è stato calcolato che dopo tre passate raggiungono al massimo una variazione di 13° di calore, e pertanto non è necessario irrorarle con acqua.

Rotaie saldate, con la conseguente eliminazione del ritmico e fastidioso sobbalzare sulle giunture, nuove traverse, nuovi veicoli, eliminazione della marezzatura fino a rendere alla rotaia la primitiva lucentezza, tutto concorre ad assicurare il comfort del viaggio, ad aumentare quella velocità commerciale divenuta elemento indispensabile per l'affermazione ed il rilancio del mezzo ferroviario.

Vittorio SERMARINI

A sinistra, il treno durante un'operazione di molatura delle rotaie.
In alto, l'operatore nel vagone di controllo; qui sopra, un particolare delle mole. Durante il lavoro il treno avanza ad una velocità ridotta: 3.200 metri in un'ora; questo consente di eseguire il lavoro fino in prossimità della punta degli scambi e dei tratti di binario protetti nei P.L.

FLASH

Controllo elettronico

del traffico sullo Stretto di Messina. Un vasto programma è stato predisposto dalle F.S. per risolvere il problema del traghettamento e alleggerire la congestione causata dal costante incremento del traffico.
Al miglioramento dei servizi darà un notevole apporto anche l'elettronica, applicata in via sperimentale. Un calcolatore elettronico con « simulazione su modello », in cui sono riprodotti tutti i dati ricavati in loco del fenomeno da analizzare, rileverà direttamente le condizioni degli impianti e dei segnali, regolerà il flusso dei treni, provvederà a fornire tutte le indicazioni per sfruttare la capacità delle navi nel modo più razionale in relazione alla composizione e al numero dei treni. Sulla base delle indicazioni ottenute in via sperimentale sarà possibile mettere a punto un programma che, immesso nel calcolatore, permetterà di passare alla gestione elettronica in tempo reale del sistema di traghettamento dei mezzi ferroviari.

Anche per i traghetti F.S.

fra il Continente e la Sardegna — grazie al centro elettronico di Roma Termini — si possono ora prenotare i posti con due mesi di anticipo sulla data di partenza.
Tale termine era finora previsto solo per la prenotazione dei posti sui treni, mentre per i posti sulle navi traghetto l'anticipo della prenotazione consentito era di un mese.

Le tessere Rail Europ Junior

saranno poste in distribuzione a partire dal prossimo primo novembre. I giovani tra i dieci ed i venti anni potranno richiederle presso le principali stazioni. La tessera, il cui costo è stato fissato in L. 600, consente l'acquisto di biglietti internazionali con la riduzione del 25% sulle ferrovie francesi, italiane, svizzere, portoghesi, belghe, olandesi e lussemburghesi. Per l'acquisto sarà sufficiente esibire un documento di identità dal quale risulti tra l'altro anche la nazionalità del richiedente.

Un milione circa di vaggiatori nel solo mese di agosto hanno attraversato in ferrovia nei due sensi il valico del Brennero. I treni speciali in entrata sono stati 144 e 146 quelli in uscita, in aggiunta ai 360 che hanno assicurato il normale servizio sulla linea del Brennero.

"Treni crociera": vietato annoiarsi

Sui treni turistici straordinari tra l'Italia e la Francia si danzerà e si potrà anche assistere ad uno spettacolo cinematografico, fare la doccia e servirsi di un abile parrucchiere.
Esperimenti positivi sono già stati effettuati dalla Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto, con l'istituzione di « treni-crociera »: così definiti in quanto — viaggiando su rotaia — sarà possibile un soggiorno che ricalca le linee di quello da tempo in atto sulle navi.
Dopo i buoni risultati dei tre precedenti (di cui uno aveva come meta Venezia e due Firenze) è molto prossima l'effettuazione di due altri « treni-crociera »: uno da Milano a Digione e uno da Roma a Mâcon.

Una "vettura da montagna"

è in fase di sperimentazione. Sfruttando un tipo di stabilizzatore già usato dai satelliti artificiali, il nuovo tipo di vettura consentirà — nelle zone montane — di incrementare molto la velocità, senza provocare nelle curve disturbi ai viaggiatori.

Rinnovato il parco F.S.

che si va progressivamente adeguando alle ormai prossime alte velocità sulle linee della « rete fondamentale ». Considerando anche i carri merci, i rimorchi ed i mezzi di manovra, si calcola che al 31 dicembre del '69 le « radiazioni » di rotabili ormai inadeguati alle nuove esigenze toccheranno le 5.500 unità, contro le 4.703 del 1968. Le previsioni sono infatti per la radiazione di 208 locomotive a vapore, 135 locomotive elettriche, 81 automotrici termiche, 12 carrozze, 200 bagagliai a cassa di legno, 50 postali, 4.900 carri merci, 4 mezzi da manovra ed una elettromotrice.
Le vecchie carrozze a cassa di legno vengono rimpiazzate da quelle di tipo « UIC-X », quanto cioè di meglio offre la tecnica ferroviaria europea in materia. Già nel 1968 ne sono state immesse in esercizio 300. Quest'anno è iniziata la consegna di altre 800 dello stesso tipo. Altre ne verranno ordinate.

La riduzione del 20%

sulle tariffe ferroviarie ordinarie verrà accordata ai visitatori della « Fiera Internazionale delle Comunicazioni » (Genova 18-26 ottobre); ai visitatori del « Salone Internazionale dell'Automobile » (Torino 29 ottobre - 9 novembre); e, infine, a quelli dell'« Esposizione Internazionale del ciclo e del motociclo » (Milano 22-30 novembre).

Alla stazione di Pescara P.N.

è recentemente entrato in esercizio il nuovo tratto di linea deviato costruito per l'accesso lato Foggia. L'opera, che rientra nel programma in corso di attuazione per la sistemazione generale degli impianti ferroviari di Pescara, ha richiesto fra l'altro la costruzione di una galleria in località San Donato lunga 4.750 metri e di 9 sottovia.
Sono stati inoltre eseguiti 262 mila metri cubi di strutture varie, 60 mila metri cubi di scavi in galleria, 30 mila metri cubi di scavi diversi, 28 mila metri cubi di conglomerati cementizi ed impiegate 90 mila giornate lavorative, per una spesa complessiva di quasi 2 miliardi. Sempre nel quadro del piano per la nuova sistemazione degli impianti di Pescara, sta per essere attivata anche la deviazione lato Sulmona.

Incontro col Ministro dei Trasporti USA

Mr. VOLPE SCOPRE I TRENI ITALIANI

Mr. John Volpe, Ministro dei Trasporti degli Stati Uniti, è un americano nel senso più pieno della parola anche se la sua origine è innegabilmente italiana. Tanto il babbo che la mamma sono abruzzesi, di Pescosansonesco (Pescara) e quindi il suo sangue è totalmente italiano ma il suo tratto cordiale, quasi scanzonato è inconfondibilmente quello degli abitanti del « Nuovo Mondo ».

Recentemente ha partecipato ad un ricevimento offerto in suo onore al quale erano presenti il Ministro Gaspari, uomini di governo, i più noti esponenti del mondo politico ed il nostro Direttore Generale, ing. Fienga.

Eccolo mr. Volpe: cordiale, disinvolto, amabilissimo, parla in perfetto italiano, dei problemi dei trasporti sottolineandone la funzione sociale specie per quanto concerne la ferrovia che ha il dovere di mettere a disposizione della collettività un servizio il più efficiente possibile. Poi dopo i discorsi ufficiali prende l'avvio un'amabile conversazione, in cui mr. Volpe ricorda, con il largo sorriso costantemente sulle labbra, che suo padre, in America, sognava il ritorno del figlio al paesello d'origine con un avvenire dignitoso se non proprio prestigioso e come traguardo massimo realizzabile indicava il suo inserimento nella banda musicale di Pescosansonesco.

— Ho fatto qualche passo in più nella vita — commenta argutamente il Ministro — però debbo riconoscere che l'aspirazione di mio padre non l'ho soddisfatta.

— Comunque — soggiunge — quando andrò a fare visita ai parenti ed ai compaesani la banda musicale mi dedicherà certamente una « suonata »: e io approfitterò della circostanza per farmi dare un trombone e per strappare allo strumento quattro rimbombanti note da spedire in cielo in onore del caro genitore.

Successivamente, il discorso cade sul viaggio che il Ministro americano deve compiere per recarsi a Napoli, ospite personale del Presidente Saragat. Essendo temporaneamente chiuso al traffico l'aeroporto di Capodichino, il suo aereo personale dovrebbe atterrare a Caserta, Salerno o in altra città e da lì mr. Volpe dovrebbe proseguire poi con altro mezzo per Napoli. Troppo trambusto. Si è pensato allora all'automobile. Programma fatto: dall'albergo di Roma all'autostrada, a Napoli, a Villa Saragat, circa 3 ore di viaggio.

Tre ore di viaggio. A questo punto uno degli ospiti obietta che sono troppe: quell'ospite è il nostro Direttore Generale. Con molta semplicità fa presente « che noi con il treno andiamo da Roma a Napoli in metà tempo ».

Il Ministro Volpe si è fatto attento, pensa però di non aver capito bene e ripete la domanda. L'ing. Fienga conferma: novanta minuti di viaggio; potranno diventare novantadue novantacinque al massimo.

Mr. Volpe ha ora un'espressione tra l'incredulo e il compiaciuto. Naturalmente ha già deciso: vuole andare a Napoli in treno e portare in America la notizia che ha viaggiato in Italia alla velocità di 180 Km. l'ora. A suo avviso è un avvenimento che merita tutta la pubblicità possibile; e in particolare desidera che venga conosciuto al di là dell'Atlantico, dove a lui, Ministro, per la richiesta di un treno straordinario prospettano tante difficoltà tecniche; desi-

Dal treno che lo conduce verso Napoli il Ministro Volpe parla al telefono con l'assistente speciale di Nixon, Kissinger, che si trova in Florida, a 10.000 km. di distanza.

PER MANCANZA DI SPAZIO RIMANDIAMO AL PROSSIMO NUMERO LE NOTE RELATIVE AL IXX SALONE DELLA TECNICA DI TORINO E AL CONVEGNO DELLE COMUNICAZIONI DI GENOVA.

L'incontro di Mr. John Volpe con il nostro Ministro e (sotto) col personale del treno, il Macchinista di 1ª cl. Landi ed il Capo Treno Tessieri.

dera che si sappia altresì che in Italia, per andare da Roma a Napoli nel tempo più breve e con maggiore comodità, tra aereo, auto e treno, il mezzo migliore è il treno.

Al momento del commiato — è tarda sera — il Ministro Volpe domanda all'Ing. Fienga se va a programmare fin da ora il difficile treno. La risposta è ancora una volta sorprendente.

— Adesso — dice il nostro Direttore — vado a dormire. Il treno basta programmarlo dieci minuti prima della partenza.

Ed oggi, 4 ottobre, alle 15,40 è partito dal binario 1 di Roma Termini il treno straordinario T.V. 33001 che è arrivato a Napoli Mergellina alle ore 17,15.

In viaggio, ultima sorpresa per mr. Volpe. Scorge un apparecchio telefonico su un tavolo e — forse con una punta di malizia (si è ormai abituato agli exploits delle F.S.) — chiede:

— Ma funziona davvero?

Altro che se quel telefono funziona. Gli consente addirittura di collegarsi con la residenza ufficiale estiva del Presidente U.S.A. in Florida: e mentre il convoglio corre a 180 Km. all'ora verso Napoli, il Ministro Volpe parla con l'assistente speciale di Nixon, signor Kisinger che si trova a 10.000 chilometri di distanza sull'altra sponda dell'Atlantico.

Noi pensiamo che al ritorno di mr. Volpe, in America si parlerà molto delle Ferrovie italiane.

Se il Ministro dei Trasporti americano è soddisfatto, il Ministro dei Trasporti italiano che rinunciando ad altri impegni lo ha accompagnato, è legittimamente orgoglioso e con lui lo sono il Direttore Generale delle F.S. e tutti i ferrovieri.

Evaristo ZANETTI

Trasporti CEE a Trieste

Alla presenza di autorità, esponenti del mondo economico, docenti ed esperti di varie Nazioni, il 18 agosto scorso si è inaugurata a Trieste la X edizione del Corso Internazionale di studi superiori riguardanti l'organizzazione dei trasporti nell'integrazione economica europea, a cura dell'Ateneo triestino in collaborazione con i dirigenti della CEE.

Argomento del corso di questo anno, che si è concluso il 5 settembre, sono stati i trasporti per vie terrestri e per vie d'acqua interne, mentre hanno avuto particolare interesse per i Paesi non partecipanti alla Comunità (Jugoslavia, Svizzera e Spagna) dissertazioni su metodi e situazioni settoriali. Oltre venti sono stati i docenti europei che hanno parlato sui diversi problemi offerti dal settore dei trasporti e una settantina gli esperti e gli studiosi che hanno seguito il Corso.

Le relazioni presentate, tutte di notevole interesse, sono state dunque una ventina.

Il Direttore Generale dei Trasporti CEE, dr. Rho, ha parlato su « La politica comune dei trasporti alla fine del periodo transitorio di instaurazione del MEC », ponendo in risalto le difficoltà proprie dell'attuazione di una politica comune del settore, che può svilupparsi, egli ha precisato, solo mediante la cauta ricerca di misure di equilibrato dosaggio, che tengano conto di situazioni e interessi diversi. Il Ministro dei Trasporti tedesco, Wittrock, ha fatto rilevare come, solo coordinando e concentrando le ricerche degli scienziati e intensificando lo scambio delle ricerche, i Paesi della CEE potranno conseguire risultati positivi nel campo dei trasporti.

L'ing. Martarelli, Direttore Compartimentale FS di Firenze, ha sottolineato la necessità che le ferrovie aumentino la competitività rispetto ai modi concorrenti con l'aumento della velocità commerciale e del comfort dei treni per il settore viaggiatori, mentre in quello merci debbono puntare su una maggiore celerità di resa e di consegna. Il prof. Santoro, Direttore Generale del Coordinamento, ha svolto il tema: « Lineamenti circa lo sviluppo a medio e lungo termine della domanda del trasporto nell'Europa dei Sei ». Nell'illustrare i problemi che si trovano a dover risolvere tanto la rotaia quanto la strada, il prof. Santoro ha detto, tra l'altro, che in Europa nessuna previsione sull'incremento del traffico ferroviario è stata raggiunta, mentre quelle sull'aumento dei traffici autostradali sono state di gran lunga superate dalla realtà; comunque, la preferenza del movimento merci internazionale va ancora al mezzo ferroviario.

CON L'ORA SOLARE IL NUOVO ORARIO

Positivo il bilancio dell'orario estivo. Il dato più significativo: la ferrovia ha evitato la concentrazione dei turisti nelle zone balneari del nord. Confermati molti treni nei mesi invernali

Nella notte tra il 27 ed il 28 settembre abbiamo spostato le lancette del nostro orologio di una ora indietro, compiendo esattamente l'operazione inversa a quella della notte del 31 maggio scorso quando entrò in vigore l'orario estivo. Ed il 28 settembre è quindi entrato in vigore l'orario ferroviario invernale che sarà valido fino al 30 maggio del 1970. Quel giorno si avrà il rinnovato debutto dell'orario biennale concordato nello scorso settembre a Basilea alla conferenza europea degli orari ferroviari.

Eventuali modifiche che dovessero rendersi necessarie in relazione alle migliorate condizioni degli impianti, all'approntamento di nuovo materiale rotabile ed alla evoluzione del traffico verranno discusse nel prossimo mese di novembre in occasione della prima sessione tecnica della conferenza europea degli orari che si terrà, questa volta, a Parigi.

Le variazioni tra l'orario invernale e quello estivo riguardano, per la maggior parte, relazioni a nord della linea Roma Ancona ove più sensibili sono i mutamenti derivanti da quelli sopravvenuti nelle relazioni internazionali. A parte questi ritocchi resi necessari dal ripristino dell'ora solare, sono stati introdotti miglioramenti o confermati treni che erano previsti solo in funzione della stagione estiva, quando ciò si è reso necessario o si è dimostrato aderente alle esigenze del pubblico. Sulla linea Roma Pescara, ad esempio, è restata in funzione la coppia di rapidi 454 e 455 che hanno fatto registrare un alto indice di frequentazione.

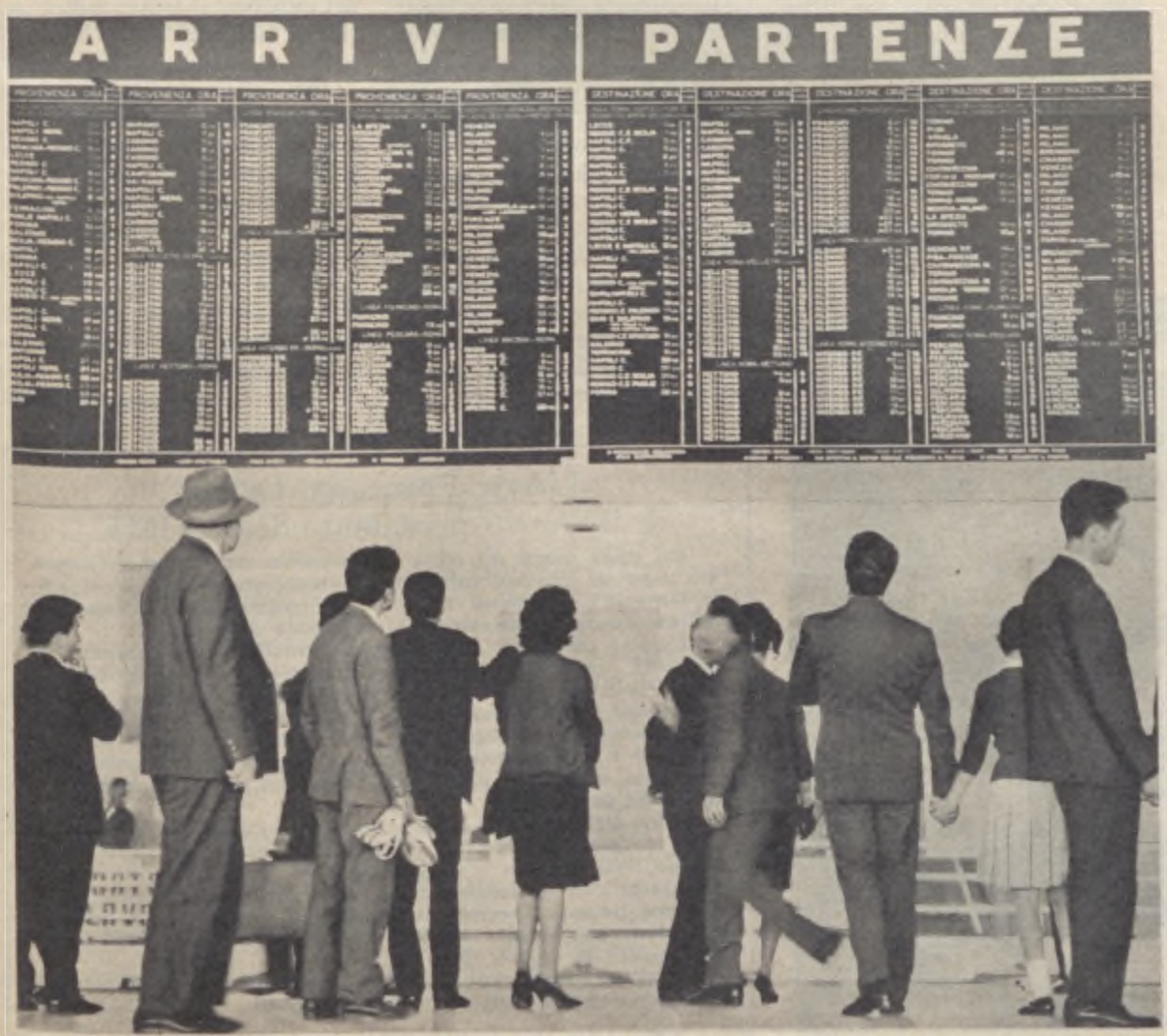
Tra le novità di maggior rilievo in senso assoluto figura la istituzione di un treno diretto Roma Parigi, denominato « Palatino » con caratteristiche particolari che illustriamo ampiamente in altra parte del giornale. Una nuova coppia di super rapidi è entrata in servizio tra Roma e Napoli con una percorrenza fissata in 97 minuti, ciò in relazione, soprattutto, al favore che il pubblico ha dimostrato per la precedente coppia di super rapidi.

Il trasferimento dei servizi diretti invernali tra Calalzo e Roma, dal treno 45 al treno 47 ha consentito di guadagnare circa tre ore sulla intera percorrenza, mentre per il senso inverso si è avuta la riduzione di un'ora rispetto allo scorso inverno. Nel periodo di alta stagione invernale la coppia bisettimanale dei treni estivi tra Bari e Torino verrà riattivata per favorire quegli spostamenti di massa che hanno luogo in coincidenza con il periodo di maggiore attività sportiva invernale.

A proposito della efficacia delle innovazioni che man mano si vanno introducendo nell'orario, è opportuno ricordare la positiva esperienza dell'estate '69 che non solo ha fatto registrare un aumento percentuale dei viaggiatori trasportati ma ha confermato che si erano introdotti miglioramenti proprio laddove erano più necessari. Nel solo mese di luglio sono entrati in Italia, attraverso i valichi ferroviari 673 mila turisti stranieri con un incremento dell'8% rispetto al corrisspondente mese dello scorso anno.

E' stato infatti rilevato, e questo a parer nostro è il dato più significativo — che la ferrovia ha evitato una concentrazione di turisti nelle zone balneari del nord. Ne è derivata una valorizzazione delle località del Centro-Sud, in particolare delle coste pugliesi e del litorale calabrese. Circa il 37% dei turisti in arrivo con mezzi ferroviari ha scelto quest'anno le zone del centro sud e la percentuale sembra destinata ad aumentare nei prossimi anni. Si avrà come conseguenza una sempre maggiore valorizzazione delle località balneari del sud, mèta finora del turismo automobilistico.

Quando nel prossimo anno le ferrovie italiane si presenteranno alla conferenza europea degli orari saranno certamente in grado di proporre nuovi treni, nuove velocità commerciali e, in particolare, un organico programma di sviluppo e di rilancio del mezzo ferroviario. ■



TRENI D'ESTATE: UNA BATTAGLIA VINTA

Nel quadro della mobilità estiva degli italiani, ingigantita dal movimento turistico estero si inserisce con valori di primo piano la battaglia combattuta dal treno per sostenere il grande afflusso di viaggiatori, verificatosi quest'anno, specie in luglio e agosto, in misura maggiore che nel passato

In una sua recente intervista al Direttore Generale delle F.S., il giornalista M. Cervi giustamente rileva come la ferrovia, che pareva aver imboccato irrimediabilmente il viale del tramonto, meriti in questa battaglia estiva dei trasporti il posto d'onore: « essa è in netta ripresa come popolarità e promette grandi cose sul piano della razionalità ». Un grande ritorno al treno. E infatti, se negli ultimi anni l'aumento medio del traffico ferroviario passeggeri e merci si era aggirato sul 2%, nei primi sei mesi di quest'anno il numero dei viaggiatori è aumentato dell'8%, rispetto al corrispondente periodo del 1968, e in luglio e agosto del 7%. « Se ricerco le ragioni di questo progresso », ha precisato il Direttore Generale delle F.S., « debbo registrare che dall'ultima settimana di giugno alla prima settimana di settembre, in 75 giorni, le ferrovie hanno trasportato 100 milioni di persone senza un incidente serio, senza un morto: noi abbiamo fatto circolare dai sei ai settemila treni al giorno in assoluta sicurezza ». E questo della sicurezza è in effetti uno degli « atout » più validi del trasporto per ferrovia, quello nel quale le FS puntano sembra in più larga misura anche nel quadro del loro ammodernamento.

Ma lasciamo parlare un po' le cifre. Oltre 37 miliardi e mezzo di lire sono stati incassati dalle FS il mese di luglio, con un incremento di quasi l'8% rispetto al luglio 1968. Questo conferma la favorevole tendenza del traffico ferroviario manifestatasi pressoché costantemente nel primo scorcio di quest'anno. Durante i primi 5 mesi del 1969, infatti, il volume degli introiti ha registrato un aumento di quasi il 9% per il settore viaggiatori e di oltre il 4% per quello merci: complessivamente sono stati trasportati oltre 25 milioni di viaggiatori e circa 5 milioni 230 mila tonn. di merci, cui vanno aggiunti i trasporti a bagaglio, quelli relativi al servizio speciale auto al seguito del viaggiatore e i trasporti di autoveicoli su N/T (720 milioni lire).

Nei giorni intorno a Ferragosto il traffico FS ha raggiunto, come era opinabile, punte elevatissime, da vero record: nel periodo 8-20 agosto gli introiti hanno toccato i 4 miliardi e mezzo di lire, con un incremento dell'8,25% rispetto allo stesso periodo del '68. In particolare a Milano è stato realizzato, nei giorni citati, un incasso di 970 milioni di lire, con un incremento di circa il 10%; a Roma 930 milioni, con un incremento del 7,96%. Naturalmente, l'andamento del traffico viaggiatori in tale periodo è stato favorito dal vasto piano di potenziamento dei servizi realizzato dall'Azienda con l'organizzare convogli straordinari e col rafforzare quelli ordinari: le FS, insomma, hanno dato in tale occasione la migliore riprova delle loro attitudini particolari ai trasporti di massa.

Nel corso dell'intero mese di agosto sono stati incassati oltre 41 miliardi e 200 milioni di lire, con un incremento di circa il 10,30%. Tali introiti, per settore di traffico, sono stati di 24 miliardi e 253 milioni per i viaggiatori, 16 miliardi e 300 milioni per le merci e i bagagli, 665 milioni per trasporti di automezzi e altre spedizioni.

Nel complesso, durante i primi otto mesi di quest'anno, gli introiti realizzati dall'Azienda hanno raggiunto i 284 miliardi di lire, contro i 265 miliardi circa del 1968. La percentuale media di aumento nel periodo gennaio-agosto è stata di oltre il 7%, con punte particolarmente elevate nel settore delle merci, i cui introiti hanno fatto registrare aumenti oscillanti tra il 10 e il 15%.

Ma tutto questo non dimostra soltanto un massiccio ritorno del pubblico al treno: indica anche la mole del lavoro compiuto dai ferrovieri per far sì che il treno uscisse vittorioso dalla sua battaglia estiva. Ed è questa una considerazione che del resto le massime autorità aziendali e politiche non hanno mancato di fare. Lo stesso Ministro Gaspari, infatti, ha voluto esprimere a tutti i ferrovieri il suo apprezzamento per l'impegno profuso e per i positivi risultati raggiunti.

Salvatore ASCENZI

L'Avv. Francesco Ogliari è il nuovo presidente della FIMF

Nei primi giorni del mese di novembre avrà luogo a Genova il Congresso Internazionale del « Fermodellisti e degli Amici della Ferrovia ». Lo hanno deciso le delegazioni della Federazione Italiana riunite a convegno il 22 settembre a Milano.

L'ordine del giorno del Convegno prevedeva la discussione di problemi inerenti l'organizzazione interna e in particolare la scelta del luogo e della data per il Congresso Internazionale.

Si sono svolte anche le elezioni per il Presidente del Sodalizio. All'unanimità, è risultato eletto l'avv. Francesco Ogliari per « la passione e la competenza con cui egli dedica da anni gran parte della sua attività al modellismo ferroviario ed ai problemi ferroviari in genere ».

L'avv. Ogliari, di cui sono note ed apprezzate molte pubblicazioni di grande interesse ferroviario, è anche Presidente del Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, che di recente ha aperto con la collaborazione e l'apporto determinante delle F.S. una Sezione riservata ai trasporti su rotaia: quella Sezione ferroviaria che « Voci » ha ampiamente presentato ai suoi lettori nel numero di giugno 1969.

All'avv. Ogliari, giornalista e ferroviere ad honorem, grande amico di tutti noi, i più cordiali rallegramenti.

"LA PROVVIDA" NON C'E' PIU'

La funzione istituzionale di vendere soltanto ai ferrovieri e alle loro famiglie a prezzi « di calmiere », era ormai definitivamente tramontata. L'Azienda Ferroviaria, il Comitato di Amministrazione, hanno avuto il merito di riconoscere in tempo questo fatto ormai irreversibile procedendo alla chiusura della gestione.

La notizia della chiusura definitiva della Gestione Viveri « La Provvida » non ci ha trovati impreparati: era stata disposta dalla legge 27 luglio 1967, n. 668 che rappresenta, seppure in sordina e in miniatura, una vera e propria legge di riforma, in alcuni aspetti, dell'Azienda Ferroviaria. Quello che può meravigliare è il fatto che la chiusura sia stata anticipata di un semestre rispetto alla data fissata dalla legge: questo torna ad onore e merito degli amministratori ai quali dobbiamo riconoscere anche altri meriti, nel momento in cui « La Provvida », voltata l'ultima pagina dei suoi libri contabili, ha chiuso i battenti.

Forse, in quello che stiamo per dire, è mescolato anche un pizzico di nostalgia degli anni dell'infanzia, quando, attaccati alla gonna della mamma, con i passi ancora incerti, entravamo nel « nostro spaccio » per la spesa del giorno, o quando, con il grembiulino e i sandaletti andavamo, ormai da soli, a comprare il sapone per la nonna.

« La Provvida » infatti, nostra coetanea, aveva quasi cinquanta anni; ancora un lustro ed avrebbe fatto le nozze d'oro con i ferrovieri. Costituita nel 1925, aveva lo scopo istituzionale di provvedere alla vendita diretta di viveri agli agenti delle ferrovie ed alle loro famiglie. Retta, dall'inizio e fino al 1944, da Ufficiali del Commissariato della Marina Militare, ritenuti più esperti per la loro specifica competenza nel commercio di generi commestibili, incoraggiata e sorretta dalla fiducia dei ferrovieri, crebbe e si sviluppò svolgendo una precisa funzione calmieratrice.

In quel periodo « La Provvida » riservava le vendite esclusivamente ai ferrovieri, salvo rare eccezioni consentite, a seguito di pressanti sollecitazioni, a Enti o Associazioni. I prezzi praticati dalla Gestione erano notevolmente inferiori, per generi e articoli identici, a quelli praticati dai negozi privati.

Nel periodo bellico ed in quello immediatamente successivo, « La Provvida » si rivelò di grande utilità per l'intera nazione, curando, in un momento particolarmente difficile, con oculatezza, capillarità e tempestività, la distribuzione dei generi tesserati. La sola azione di approvvigionamento e di calmiere fu tanto più efficace in quanto essa ammise agli acquisti numerose altre categorie di cittadini.

Poi, con l'autonomia di gestione, sopravvenne la crisi: era difficile tenere il passo con le nuove esigenze della clientela, far fronte ad una concorrenza sempre più organizzata, mentre si dovevano ormai affrontare direttamente e con la limitata possibilità di manovra di un organico dello Stato le spese per il personale e l'organizzazione dei locali che avevano, per il passato, gravato sul bilancio delle F.S. Il dilemma di fronte al quale si trovò « La Provvida » fu quello di tentare il rinnovamento o chiudere; e si rinnovò. Degli oltre 300 negozi di vendita di generi alimentari, tessuti, macellerie, imbottigliamento vino e olio, torrefazione di caffè, 270 furono totalmente rimodernati sì da stare alla pari con i migliori esercizi del genere; venne ridotto il personale, venne emesso un libretto di credito a favore dei ferrovieri per l'acquisto a prezzo dilazionato fino a ventiquattro rate. Gli amministratori, rinunciarono perfino al gettone di presenza previsto per legge, pur di alleggerire il costo di gestione. Ma la funzione istituzionale, quella cioè di vendere soltanto « ai ferrovieri e alle loro famiglie » era definitivamente tramontata; l'azione calmieratrice era diventata una utopia. L'Azienda Ferroviaria, il Comitato di Amministrazione de «La Provvida» hanno avuto il merito di riconoscere in tempo questo fatto ormai irreversibile e di provvedere alla chiusura della gestione.

Quanti sono gli Enti che non hanno più funzioni da svolgere e sono ancora in vita? E' difficile dirlo; più facile è dire quanti sono quelli che hanno avuto il coraggio di fare « basta ». Sono pochissimi e « La Provvida » è tra questi. Altro merito, dopo quelli di avere provveduto, di volta in volta, ad erogare contributi a favore dell'Opera di Previdenza, del Dopolavoro Ferroviario, della Gestione Case Economiche, è quello di avere consegnato all'Azienda Ferroviaria un capitale in immobili valutato in oltre 3 miliardi, di gran lunga superiore al passivo di bilancio dovuto agli ultimissimi anni di crisi, alla cessazione dell'esercizio dei negozi ed alla « svendita » delle merci immagazzinate, delle attrezzature, dei locali, in attuazione della disposta chiusura.

Mentre la sua bandiera viene definitivamente ammainata, noi vogliamo ricordare alle più giovani generazioni di ferrovieri che « La Provvida » assolse, un tempo, una funzione preziosa specie al servizio di quanti operavano ed abitavano nelle località periferiche della rete: con « carri blocco », ogni mese, portava, alle stazioni più sperdute, il necessario per vivere, dalla pasta, all'olio, al sapone, alle lamette per la barba.

ZANEV

Filo diretto

LIVELLAZIONE BINARI

Signor Direttore Generale F.S.

se permette Le espongo le mie perplessità circa il modo di eseguire la livellazione di precisione. Mi riferisco al volumetto della « Scuola Centrale di Istruzione Professionale » LV che tratta appunto la **Livellazione.**

Tralascio ciò che approvo ed arrivo al ps. 5. i).

1) Omissis... — superiori ai valori dei PB, si eliminano. Dirci di non eliminarli per il seguente motivo: si vogliono tratte non inferiori a 50 metri, ed è giusto, ma nelle ore calde di primavera per il verificarsi di quel fenomeno del tremolio dell'aria sopra la rotaia (« bolle la vecchia », diciamo noi) è problematico individuare esattamente lo zero della stadia a tale distanza. Se questa verifica la facciamo al mattino quando è fresca, puntiamo agevolmente ai 50 metri voluti e segnando i valori intermedi trovati, in seguito potremo ricostruire la linea di collimazione tra i PB estremi senza soffrire eccessivamente del fenomeno, sostando col collimatore su ognuno o su alcuni di questi PB intermedi dando al collimatore il valore rilevato nella lettura longitudinale di prova più l'alzatura generale, che supponiamo sia stato fissata di 10 m/m.

Da cancellare sono i valori attribuiti in precedenza con livello trasversale e non il valore letto sulla stadia (vedi allegato, fig. 1).

2) Omissis... — inferiori ai valori PB o addirittura preceduti dal segno meno non si eliminano. Va bene, ma non è chiaramente esposto come rimediare. Se andiamo al comma C) « livellazione delle tratte successive » dove si dice — Omissis... « Il nuovo punto iniziale si identifica con l'ultima binda portata a livella della tratta precedente... Ciò potrebbe significare che i punti di stazionamento non vanno provati in precedenza. Io dico devono essere fatti in precedenza, e nel caso che in una tratta si trovino valori inferiori allo zero, tali valori vanno riportati nei due PB estremi della tratta, l'alzatura generale sarà 10 più il valore massimo in meno trovato nella tratta. Il fatto che l'ultima binda alzata nella tratta precedente non corrisponde con il PB estremo è regola costante che non altera sostanzialmente l'assetto definitivo del binario.

Espongo con figure la dimostrazione delle diverse soluzioni dello stesso caso.

A) Non si rilevano in precedenza gli eventuali meno nella tratta che ci si appresta a livellare. (Fig. 2).

La linea rossa ci dà un meno 6 che riportato nel collimatore ci consente di passare ma non lascia sul —6 alzatura generale (linea verde). Volendo che anche sul già detto — 6 vi sia alzatura di 10 m/m (un quadretto) il collimatore dovrebbe essere alzato di almeno 30 m/m (linea nera), che conferirebbe un assetto definitivo poco piacevole.

B) Rilevando la situazione in precedenza, la stadia in **B** si troverebbe 10 m/m più bassa di quanto si va a trovare quando in detta posizione si trova l'ultima binda alzata (es. A) e il meno non risulterebbe di 6 ma di 14 m/m circa. Ciò facilita la soluzione, ma non si risolve ugualmente se il — 14 si riporta soltanto nel PB **6** dove staziona il collimatore. (Fig. 3).

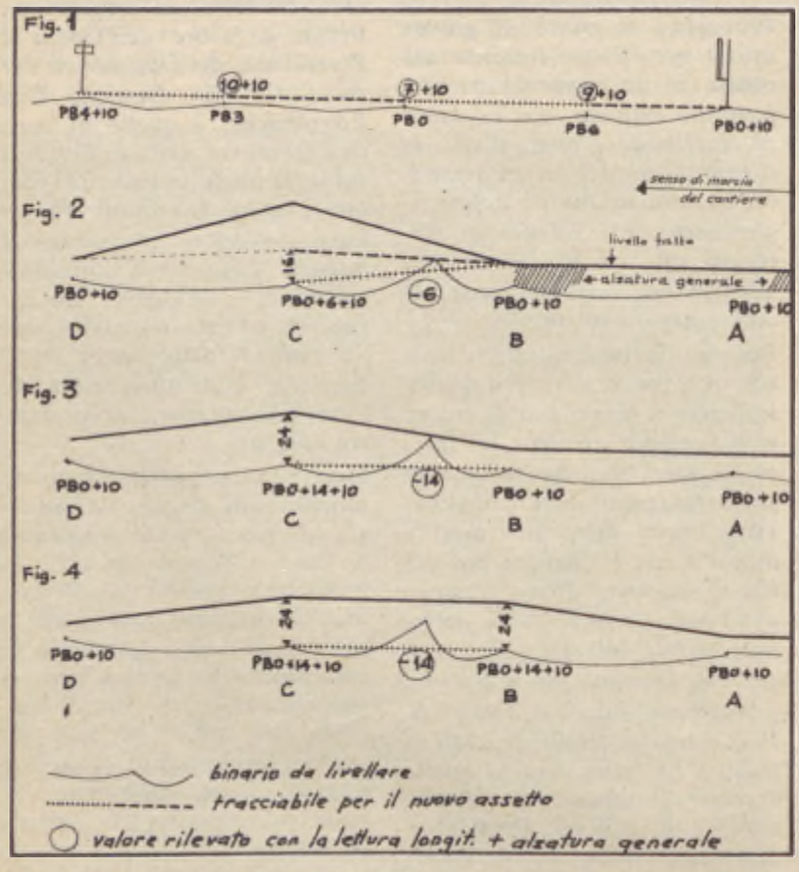
L'alzatura generale sarebbe inadeguata sul — 14.

C) Lo stesso caso risolto riportando sia in **B** che in **C** il — 14. (Fig. 4). In questo caso sotto qualsiasi punto dell'assetto definitivo del binario vi sarà almeno 10 m/m di alzatura. Bisogna avere l'avvertenza di non livellare mai l'ultimo tratto in cui sono stati fatti i rilievi longitudinali per non incorrere nell'inconveniente della fig. 2.

Nel caso di condividenza dei principi illustrati nella fig. 1 e 4 per le postazioni intermedie fra B e C della fig. 4 che non hanno valore inferiore allo zero, al loro valore rilevato si dovrà aggiungere il — 14 e l'alzatura generale. Ovviamente stazionando sul — 14 e l'alzatura generale. Ovviamente stazionando sul — 14 si darà al collimatore soltanto l'alzatura generale. Nella tratta **AB** si rifarà la lettura; la stadia starà in **A** e su di essa si punterà a zero, il collimatore starà in **B** e avrà il valore di 14 mm. Nel tratto **CD** la stadia si metterà in **C** e su di essa si punterà a 14 m/m, il collimatore in **D** si metterà a zero.

Augurandomi che la mia poca cultura non mi abbia impedito di essere comprensibile, porgo deferenti saluti.

Marino Pasquini
Dp. arm. Jesi



Egregio Signor Pasquini,

ho ricevuto la Sua lettera, invero molto interessante, che tratta di alcuni problemi attinenti alla livellazione di precisione del binario.

Mi compiaccio innanzi tutto della profondità delle sue riflessioni sull'argomento dalle quali traspare evidente l'amore che Ella porta al Suo lavoro. E' su questo amore professionale che personalmente conto più che su ogni altra cosa per conseguire quel miglioramento delle velocità e delle qualità di marcia dei treni cui stiamo tendendo con l'impiego di notevoli mezzi finanziari e con l'impegno di tutte le nostre forze.

Venendo ai quesiti da Lei prospettati riconosco la fondatezza dei Suoi dubbi. Premetto che la livellazione di precisione del binario non è una scienza esatta, ma più semplicemente un insieme di regole elementari, dedotte dall'esperienza diretta, raccolta nei cantieri di manutenzione e — per la prima volta — formulate e raccolte dalla nostra Azienda al fine di ottenere unità di indirizzo e di applicazione in tutta la rete. Non si deve, quindi escludere che possano presentarsi nella pratica dei casi eccezionali per i quali l'applicazione della regola generale possa destare perplessità. In quei casi è l'esperienza ed il buon senso di chi effettua la marcatura che dettano gli accorgimenti per superare le difficoltà.

Nel caso particolare da Lei citato al punto 1, non vi è dubbio che il PB intermedio già « eliminato » possa essere eccezionalmente riutilizzato nelle circostanze da Lei segnalate. Eliminare un PB non vuol dire cancellarlo materialmente. Darò disposizioni perché il testo compilato dalla Scuola Professionale sia chiarito in tale senso nella prossima edizione. Occorre però tenere presente che il profilo del binario non deve essere di norma spezzettato in livellette troppo corte.

L'inconveniente descritto nel punto 2 può essere superato se, in occasione della marcatura, non ci si limiti alla tratta della giornata, ma si consideri anche una tratta seguente di una cinquantina di metri e, qualora si presenti in essa un PB eccezionalmente alto, cercare di farlo diventare punto di stazione. Si tratta in definitiva di non venir meno alle regole generali, ma di agire nell'ambito del criterio di scelta che è la componente insostituibile emanante dall'operatore dotato di capacità ed esperienza. Anche per questo aspetto della questione inviterò la Scuola Professionale a migliorare il testo per comprendervi il caso da Lei esposto.

Nel ringraziarLa delle Sue segnalazioni, che giudico molto utili, e nel rallegrarmi ancora della Sua attiva partecipazione alle questioni di carattere professionale, Le invio cordiali saluti, informandoLa che ho disposto per un premio a Suo favore.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

I VIAGGI DEI PENSIONATI

Egregio Direttore,

scuserà se mi sono permessa di scriverLe ma ascoltando la trasmissione radiofonica « chiamate Roma 3131 » ho sentito parlare Lei, e dire che se qualcuno avesse qualche caso particolare da risolvere poteva rivolgersi a Lei personalmente che avrebbe fatto il possibile. Perciò io Le scrivo per chiederLe per quale motivo ad un ferroviere vengono dimezzati i chilometri del biglietto gratuito quando va in pensione. A me, signor Direttore, la cosa non sembra giusta e credo che le cose sarebbero più semplici se un ferroviere potesse viaggiare senza altro biglietto che la sua tessera di riconoscimento e la stessa cosa dovrebbe valere per i suoi familiari.

La prego di essere così cortese da fornirmi una risposta sul giornale aziendale « Voci della Rotaia » al quale mio marito è abbonato.

La ringrazio anticipatamente e Le invio distinti saluti.

Gigliola Rossini

Gentile signora,

mi spiace doverLe comunicare che manca purtroppo la possibilità

di accogliere la Sua proposta, in quanto la materia delle concessioni gratuite di viaggio è disciplinata da « tassative disposizioni di legge », che non lasciano alcun margine di discrezionalità all'Azienda.

Distinti saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

DIAPOSITIVE DA NAPOLI A BRESSANONE

Signor Direttore,

essendomi dovuto recare giorni orsono a Bressanone per partecipare con alcuni miei collaboratori ad un Convegno Nazionale di Chimica, mi sono accorto durante il viaggio di aver dimenticato a Napoli una serie di diapositive che costituivano parte essenziale della comunicazione che dovevo presentare.

Alla stazione di Roma ho telefonato a mia moglie chiedendole di fare il possibile per farmele recapitare in tempo. Mia moglie si è recata alla stazione di Napoli Centrale e, dopo aver spiegato il caso, ha ottenuto piena comprensione e interessamento di tutti gli agenti della Sua amministrazione, tanto è vero che, nel più breve tempo materialmente possibile, sono rientrato in possesso delle mie diapositive, il che mi ha permesso di svolgere la mia comunicazione nel modo migliore. Pertanto mi rivolgo a Lei, quale autorevole rappresentante dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, per presentarLe i miei ringraziamenti, estendendoli, se possibile, a tutti gli agenti che mi hanno favorito.

Distinti saluti.

Prof. Achille Panunzi

Illustre Professore,

la Sua lettera di apprezzamento per il nostro servizio mi giunge molto gradita anche perché costituisce una nuova conferma che la cortesia e ogni possibile interessamento a favore dei viaggiatori sono ormai alla base dei rapporti tra gli utenti e il personale ferroviario.

Nel ringraziarLa, quindi, per la cortese segnalazione, tengo a confermarLe che darò opportuna partecipazione del Suo apprezzamento al personale interessato.

Con i migliori saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

SCRIVE UN RAGAZZO

Ill.mo sig. Direttore delle F.S.

sono un ragazzo di sedici anni affascinato dai treni e da tutto ciò che è ferrovia.

Seguo con vivo interesse la vita della Sua Azienda e da tempo ne ho notato i vari miglioramenti sia negli impianti fissi, sia nei rotabili. Io viaggio spesso e i miglioramenti apportati nelle F.S., di anno in anno, hanno contribuito a farmi fare viaggi sempre più tranquilli; ed a sottolineare quella tranquillità è intervenuta sempre l'immancabile cordialità dei ferrovieri.

La mia lettera, quindi, vuole essere un elogio della ferrovia e di quanti contribuiscono a renderla più moderna e funzionale. Voglio perciò rivolgere un caro ed affettuoso saluto a Lei, caro ingegnere, ed a tutti i ferrovieri italiani, tra i quali anche mio padre, e voglio augurare a Lei e alla Sua Azienda una vita lunga e felice.

Distinti saluti.

Carlo Caserta

Caro Carlo,

rispondo alla tua cortese lettera anche a nome dei ferrovieri, i quali per rendere il servizio, oltre che sicuro, confortevole e puntuale, lavorano e si sacrificano nella maniera che tu — figlio di ferrovieri — conosci per esperienza diretta.

Lettere come la tua ne ricevo parecchie e bastano da sole a confortarci nel duro lavoro, a spronarci nell'opera di ammodernamento e potenziamento dei servizi intrapresa, a compensarci nella maniera più gradita delle fatiche di ogni giorno.

Ringraziandoti pubblicamente, caro Carlo, intendo ringraziare tutti coloro che, avendo notato i continui progressi e miglioramenti del nostro servizio, hanno voluto esternare la loro simpatia per la ferrovia; al tempo stesso intendo ringraziare tutti i ferrovieri, il cui lavoro (la tua lettera ne è la riprova) non passa inosservato.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

IL SALVATAGGIO DELLA « GAZELLE IV »

(Lettera pubblicata sul settimanale « Il borghese »)

Sono Liz Petillo Mejer, moglie dell'ufficiale dell'Aviazione americana della riserva Harold W. Mejer jr. Assidua lettrice del vostro apprezzato periodico, sollecitata anche da mio marito, mi permetto pregarvi di pubblicare nella forma che più riterrete opportuna, sul « Borghese », questa mia, che vuole essere una attestazione di doverosa gratitudine verso l'Autorità marittima italiana e tutti coloro che in generosa gara di solidarietà hanno impedito nei giorni 23-24 agosto il naufragio nel mare Tirreno della mia imbarcazione e la distruzione della mia famiglia.

Con il piccolo Mark di tre anni mi ero imbarcata per una crociera, sul panfilo di bandiera statunitense « Gazelle IV », governato da mio marito e da mio fratello, dr. Pasquale Petillo.

Il 23 agosto, all'altezza delle Bocche di Bonifacio in rotta Ajaccio-Porto Cervo, il panfilo in conseguenza della nota tempesta che con improvvisa violenza sconvolse in quei giorni quel tratto di mare, entrò in avaria e, non più governabile con i mezzi di bordo, cominciò ad andare alla deriva. Abbiamo vissuto per lunghe ore l'esperienza più angosciosa della nostra vita! L'appello di soccorso lanciato dalla radio di bordo e sollecitamente raccolto dalla Capitaneria del porto di Civitavecchia

dette l'avvio a quella gara di generosa solidarietà di cui Vi ho accennato.

La nave delle (F.S.) « Gennargentu » che per prima ebbe ad avvistarci, poté effettuare soltanto nelle prime ore del pomeriggio di quel triste giorno il salvataggio mio e di mio figlio nelle condizioni più difficili e pericolose anche per la incolumità degli stessi soccorritori: uno dei due Ufficiali che con l'equipaggio occupava la scialuppa di salvataggio, rimase seriamente infortunato durante l'opera di soccorso, resa quasi impossibile dato lo stato pauroso del mare. Il panfilo che mio marito e mio fratello non vollero abbandonare dopo il trasbordo mio e del mio bambino sul « Gennargentu » non poté essere preso a rimorchio che dopo oltre dieci ore dal nostro salvataggio, e portato il giorno successivo in salvo, a Civitavecchia.

La generosità certamente non inferiore alla bravura, del comandante del « Gennargentu », sig. Fernando Pollastrelli, dei suoi Ufficiali e dell'equipaggio che presero parte al nostro salvataggio, merita di essere posta in doveroso rilievo e citata ad esempio delle più belle tradizioni della Marineria italiana.

Mio marito e mio fratello si uniscono a me nell'attestazione di gratitudine verso coloro che ci hanno soccorso nella indimenticabile, tormentata vicenda ed in particolare verso il comandante della « Gennargentu », degli Ufficiali e dell'equipaggio che, incuranti del pericolo, con il loro comportamento altruistico di generosi uomini di mare hanno salvato la preziosa, tenera vita del piccolo Mark.

Liz Mejer

(Il Dir. Gen. al Direttore de « Il Borghese »)

Egregio Direttore,

con molto piacere ho letto sul Suo periodico la gentilissima lettera con la quale la Sig.ra Liz Mejer ha dato atto all'equipaggio della Nave Traghetto F.S. « Gennargentu » del comportamento tenuto in occasione delle difficoltà di navigazione incontrate dalla Sua lettrice e dai suoi familiari e dell'efficacia dell'aiuto prestato.

Anche se solidarietà, generosità ed impegno fanno parte per tradizione del bagaglio professionale e personale dei marinai e dei ferrovieri (e gli uomini delle nostre Navi Traghetto sono tanto marinai che ferrovieri), è sempre un onore ricevere una così esplicita e pubblica attestazione del buon lavoro compiuto.

Non mancherò di informare della cosa l'equipaggio della « Gennargentu » a nome del quale e mio personale ringrazio sentitamente il « Borghese » e la Sig.ra Mejer.

Con i migliori saluti.

(Il Dir. Gen. al Comandante della « Gennargentu »)

Egregio Comandante,

ho il piacere di inviarLe copia della lettera pubblicata sul « Borghese » con la quale la Sig.ra Mejer ringrazia pubblicamente Lei, i suoi Ufficiali ed il Suo equipaggio per l'efficacia e la generosità dell'aiuto arrecato in piena tempesta al panfilo in avaria sul quale essa si trovava insieme ai suoi familiari.

Anche se coraggio, abnegazione, solidarietà sono — per unanime riconoscimento — dati comuni e tradizionali dei marinai e dei ferrovieri è sempre un onore per l'Azienda F.S. e per la nostra Marineria ricevere una pubblica attestazione quale quella della Sig.ra Mejer.

La conferma di tali qualità recentemente data dalla « Gennargentu », se non sorprende, rende però, e per vostro precipuo merito, orgogliosi.

A Lei, ai Suoi Ufficiali ed all'equipaggio tutto, vada l'elogio più vivo dell'Azienda e mio personale.

La informo che ho disposto per un encomio, che verrà pubblicato sugli atti ufficiali dell'Azienda e trascritto sui singoli fogli matricolari, a coloro che hanno più direttamente partecipato all'operazione e per un meritato riconoscimento per coloro che maggiormente si sono trovati esposti nella circostanza, i cui nomi Ella mi vorrà cortesemente comunicare.

Con molta cordialità.

BUONASERA ROM

E' lo slogan del nuovo treno in
primo viaggio il 28 settembre, co

Il 17 settembre 1871, dopo quattordici anni di lavori, fu inaugurata la galleria del Moncenisio, la prima delle grandi gallerie alpine. I viaggiatori potevano oramai recarsi da Roma a Parigi con la ferrovia in sole 47 ore e 36 minuti. Sembrava incredibile!

Ma già nel 1895 il percorso richiedeva 33 ore e, nel 1913, 28 ore. Nel 1939 il « Roma-Express » tuttora in servizio riusciva a coprire i 1468 km che separano le due capitali in 21 ore e 5 minuti alla media di 70 km/h circa. Nel 1959 i tempi del percorso non erano più che di 18 h e 10', grazie all'elettrificazione della linea Parigi-Chambéry-Modane e, progressivamente, negli anni seguenti la durata del tragitto fu ridotta a 16 h e 30', ossia ad una notte e una mattina completa nel senso Parigi-Roma: un pomeriggio ed una notte in senso inverso.

Il 28 settembre scorso è nato un nuovo grande treno internazionale: il « Palatino » che collegherà le due capitali in circa 15 ore. Rispetto al Roma-Express, la durata del viaggio viene a ridursi di 1 h e 25' nel senso Francia-Italia e di 1 h e 49' nel senso inverso.

E' un guadagno notevolissimo che costituisce, però, solo una tappa intermedia di un programma a medio termine che si ripromette di consentire collegamenti ferroviari tra Roma e Parigi in tempi di circa 13 ore; lo spazio di una notte.

Il debutto del « Palatino » è stato particolarmente seguito dalla stampa. Un gruppo di rappresentanti dei più qualificati quotidiani francesi è giunto a Roma il 24 settembre con un Palatino « anteprima », ospite gradito delle FS ed un gruppo di giornalisti italiani, il 28 settembre — giorno della nascita ufficiale — si è recato a Parigi con il Palatino ospite della SNCF.

Alla partenza, nella saletta d'onore di Roma Termini un drink offerto dal nostro Direttore Generale, al quale erano presenti oltre al Sottosegretario ai Trasporti On. Vincelli, il Direttore Generale per l'Italia della CIWLT, Ing. Melotti, ed altre personalità, ha solennizzato l'avvenimento. Brindisi, auguri, brevi discorsi.

A Roma e Parigi, stazioni e agenzie di viaggio sono tappezzate di manifesti sul « Palatino »; forse per la prima volta nella storia delle ferrovie italiane, sui grandi quotidiani romani sono apparsi avvisi pubblicitari di un quarto di pagina per reclamizzare il « Palatino ». Fatto che solo pochi anni or sono sarebbe stato impensabile, le ferrovie sono scese in piazza e, abbandonata ogni linea di difesa, rendono sempre più incisiva la loro politica commerciale di attacco.

Ma perché si è atteso il Palatino e perché solo per il Palatino si è avuta tanta risonanza? Innanzitutto — come già abbiamo visto — si è avuta una importante riduzione dei tempi di percorrenza (a questo proposito vorremmo ricordare che dal 1965 sullo stesso itinerario abbiamo guadagnato ben 2 ore e 33 minuti); e poi perché con questo treno si vuole sperimentare un modo nuovo di viaggiare in ferrovia: un modo nuovo di vedere il servizio. Il che è certo un grande passo in avanti.

Innanzi tutto, si è curato il materiale: quanto di meglio le ferrovie dispongono è stato messo in composizione. Le carrozze-letto del Palatino sono il «dernier cri » della tecnica in materia di « comfort »: sospensioni, isolamento termico, insonorizzazione; le carrozze a cuccette del tipo « U.I.C. » sono a nove compartimenti (in luogo dei normali 10) di sei posti ciascuno. Oltre ad una migliore abitabilità e utilizzazione della sagoma della vettura, esse si avvantaggiano di sospensioni più elastiche, di un migliore isolamento sonoro, di una regolamentazione individuale e progressiva del ri-

A sinistra, giornalisti francesi alla stazione di Roma Termini in occasione del viaggio inaugurale del « Palati

A BONJOUR PARIS

nazionale che ha compiuto il suo gando le due capitali in circa 15 ore

scaldamento e della ventilazione dei compartimenti.

Una vettura bar è a disposizione di tutti i viaggiatori. La cena e la prima colazione sono offerte gratuitamente: in carrozza-ristorante per i clienti delle vetture-letto; in vassoio per gli altri; la cena viene servita in questo caso su carrelli mobili e comprende un antipasto, un piatto guarnito mantenuto a temperatura conveniente, formaggio, dessert e bevande.

Alla partenza una hôstess è a disposizione dei viaggiatori, i quali effettueranno il percorso muniti di un biglietto « tutto compreso ». I ragazzi dai 4 ai 10 anni godono di tariffe ridotte; tariffe speciali sono anche previste per i gruppi.

Circa i prezzi può dirsi che siano vantaggiosi: ad esempio il viaggio Parigi-Roma in carrozza-letto, cabina a due posti, è stato sino al 28 settembre di circa 42.000 lire, esclusi i pasti; sul Palatino il medesimo servizio costerà circa 34.000 lire.

In sostanza uno sforzo notevole da parte delle ferrovie francesi, della CIWLT e della nostra Azienda sia sul piano tecnico che su quello commerciale, per rinnovare i servizi e renderli sempre più graditi. I risultati non dovrebbero deludere le aspettative sia per la superiorità di questo servizio rispetto a quello del Roma-Express, sia sulla base del favore incontrato dall'unico altro treno di pari formula esistente oggi in Europa « La Puerta del Sol » che collega Parigi a Madrid.

Palatino, un nome romano di prestigio, per un treno d'avvenire. Gli àuguri hanno previsto un futuro favorevole; gli specialisti sono già al lavoro. In un prossimo futuro altri treni come il Palatino verranno istituiti per rafforzare il prestigio della ferrovia, mediante servizi sempre più aderenti alle attese ed alle esigenze dei nostri tempi.

Arnaldo LEPRI

A destra, l'interno della carrozza ristorante.

A PARIGI TRA L'ANDATA E IL RITORNO

Con le signore da Balmain ad assistere ad una sfilata di mode. Tre modelle efebiche; assoluta assenza di forme; grande classe (« almeno quella » biascica qualcuno). Cento modelli in successione super rapida. Sembra che la presenza di un gruppo di italiani — così si dice — preoccupi la casa. Perché? Non si capisce. Qualche signora americana sbadiglia; le dame francesi che sono con noi sembrano in paradiso; per esse è praticamente impossibile essere ammesse ad assistere a queste sfilate. Le italiane si scambiano furtive occhiate d'intesa e sorrisi pieni di significato. Balmain ha poco da dire alle nostre Signore.

• • •

Nello stesso tempo i nostri giornalisti stanno visitando i nuovi lavori della Metropolitana di Parigi. Tute, elmetto, gambali, mine che esplodono, scale da scendere e da salire, da scendere e poi risalire. Fa caldo; qualcuno si dilegua. Altri sono estremamente interessati. La sera, a cena, gli effetti del moto si fanno sentire. Tutti con un appetito da minatori.

• • •

Si visita il quartiere del Marais, già residenza reale e di alte personalità, poi abbandonato e divenuto estremamente popolare. Oggi in piena trasformazione — le case del 1400 restaurate o in corso di trasformazione — il quartiere sta tornando di moda. In una sala del Palazzo Sully una vecchina esile, pallida — sembra centenaria — ci illustra la storia del Marais e le visite che faremo.

Ci guardiamo leggermente preoccupati: il tempo non è molto e con questa vecchina ci vorrà una giornata a visitare il Marais.

Perplessi iniziamo la visita del quartiere. La vecchina, in testa, parte come un treno; un attimo di sorpresa e poi tutti dietro. Dopo mille metri il grosso del gruppo è seminato e con la vecchina restano solo i più vigorosi.

• • •

Nel Marais, in un Palazzo d'epoca, restaurato, ha trovato sede la biblioteca di Parigi. Oltre un milione di volumi. Accesso aperto a tutti 24 ore su 24. Alla figlia d'un giornalista che doveva fare alcune ricerche per prepararsi alla maturità classica, non è stato consentito di entrare in un certo settore della Biblioteca Nazionale di Roma, perché: « riservato agli universitari ». In certi casi in Italia non è sufficiente camminare, ma occorrerà correre per mettersi alla pari con altri.

• • •

A Digione ci attendono: la signora ed il sig. Jacob, Direttore dell'esercizio della Regione, un pullmann a due piani per il giro alla città, ed un'altra vecchina che ci farà da guida: esile, pallida, sembra centenaria. Diffidiamo fortemente. La Francia deve essere piena di vecchine abili, preparate, che corrono come treni. All'atto pratico questa si dimostra abile preparata, ma meno vivace. Va tutto meglio.

Digione è incantevole ed interessante. Tutti entusiasti, compresa la vecchina che prova un gusto matto ad illustrare le cose a persone «che le comprendono e le apprezzano! ». « Certi... stranieri invece! ».

• • •

A Châlon sur Saône il Palatino ci attende. Tutti a bordo; si cena; l'atmosfera è calda e cordiale. La gente si è... fusa. Dopo cena alcuni giornalisti prendono la parola. Solo i più vicini sono in grado di comprendere. Ma non ha importanza. Ringraziamo! Il viaggio è stato utile: le ferrovie si sono fatte altri amici.

LEAR

UN TRAGICO EQUIVOCO

Esaminiamo stavolta un "inconveniente", unico nel suo genere, provocato da un agente che nel tentativo di evitare un piccolo incidente ha finito per provocare un disastro

Prima di venire al fatto, premettiamo alcune osservazioni necessarie per essere compresi anche dai meno introdotti in materia di regolamenti ferroviari.

La linea di cui trattasi è esercitata a dirigenza unica. Con tale sistema di esercizio la circolazione dei treni di un'intera linea a modesto traffico è affidata ad un solo agente chiamato Dirigente Unico (D.U.).

Detto agente opera da un posto centrale collegato a mezzo di adeguate apparecchiature telefoniche, con tutte le stazioni, assuntorie, fermate, P.L., ecc. del tratto di linea di giurisdizione. Dispone, fra l'altro, di un orario grafico di tutti i treni previsti sulla linea (grafico teorico) e, in base alle informazioni fornitegli dai posti dipendenti, compila un altro grafico che rispecchia l'effettiva marcia dei treni in circolazione (grafico reale).

La sicurezza della circolazione, su tali linee, è basata su un semplice meccanismo — che qui non è il caso di descrivere dettagliatamente — in base al quale, di regola, nessun treno può partire dalla stazione di origine (o ripartire da una stazione di fermata), senza il permesso del D.U. E' ovvio che tale permesso viene accordato in varie forme dal D.U. soltanto quando, in base ai dispacci ricevuti, egli ha acquisito la certezza fra l'altro che il treno precedentemente inviato nello stesso senso è giunto nella successiva stazione e che non vi sono treni viaggianti in senso inverso, cioè che il tratto di linea è sgombro.

Ciò premesso, dovremmo essere in grado di seguire lo svolgersi dei fatti che hanno portato all'incidente e di meditare sulle circostanze che lo hanno determinato.

Cerchiamo anzitutto di inquadrare la scena ed i personaggi della vicenda.

Da una stazione capotronco di una certa importanza, retta da dirigente movimento locale, è prevista la partenza verso un tratto di linea a dirigenza unica di un treno merci, seguito a distanza di circa mezz'ora da un treno viaggiatori locale composto di due automotrici.

Come accennato in precedenza, nessun treno può partire dalla stazione di origine senza il nulla-osta del D.U., il quale deve accordare tale nulla-osta soltanto quando è in possesso del dispaccio che gli conferma che il treno partito in precedenza è giunto completo nella successiva stazione. In gergo ferroviario si dice semplicemente che il D.U. deve essere in possesso del « giunto ».

Nel caso in esame il dirigente movimento della stazione di origine dei due treni ha già chiesto al D.U. il benestare per la partenza del merci, dato pronto orario, ed ha ottenuto regolare tempestivo nulla-osta. Non gli resta che uscire dall'ufficio e licenziare il merci; ma accadono frattanto piccoli contrattempi di carattere amministrativo che costringono il personale di stazione ad effettuare alcune scritturazioni, per cui il treno non può partire in perfetto orario, come preavvisato al D.U., ma viene licenziato con 8 o più minuti di ritardo.

E' necessario chiarire che nel gergo ferroviario ufficiale si definisce « ritardo » la quantità di minuti di effettivo ritardo, che dal personale di stazione e dei treni viene esposta nei numerosi documenti che servono per rilevare a posteriori come ha viaggiato un determinato treno; ma esiste una parola molto meno ufficiale, se pur usatissima, che indica un'altra quantità di minuti di ritardo che un treno ha effettivamente, ma che non viene esposta nei documenti che verranno verificati dai superiori uffici. Questa parola è la cosiddetta « gobba », in fondo, un utile espediente — utile naturalmente quando tutto finisce bene — per informare i dirigenti movimento della linea della effettiva marcia dei treni e per evitare i rilievi degli uffici superiori.

Tornando al nostro merci, risulta da varie circostanze che era partito con un ritardo almeno doppio di quello annotato sui documenti di stazione e di scorta. In gergo si direbbe appunto che il merci era partito con otto minuti di ritardo più otto minuti di « gobba ».

L'inchiesta ufficiale non è riuscita a stabilire con assoluta certezza se la « gobba » sia stata notificata al D.U., ciò in quanto gli agenti interessati sono rimasti fermi nelle deposizioni a loro favorevoli, ma peraltro contrastanti.

Resta il fatto che senza la « gobba » del merci probabilmente l'incidente, come vedremo, non sarebbe accaduto.

Torniamo ora al dirigente movimento della stazione capotronco il quale, dopo aver licenziato il merci, ne ha comunicato col prescritto dispaccio la partenza al D.U. notificando otto minuti di ritardo. Indi si prepara a lasciare il servizio. Qualche minuto dopo un altro dirigente, subentrato nel turno, richiede al D.U. il benestare per la partenza del treno viaggiatori « pronto orario » e riceve regolare dispaccio di « nulla-osta ». Usci-

to dall'ufficio, perciò, licenzia le due automotrici.

A questo punto, per seguire meglio la vicenda, dobbiamo trasferirci nell'ufficio del dirigente unico. E' l'ora del cambio turno. Il D.U. smontante ha scambiato col dirigente movimento della stazione capotronco tutti i dispacci relativi al treno merci, e, ricevuto quello di partenza, ha tracciato il prescritto segno convenzionale sul grafico reale. Ha steso le consegne nelle quali, come di consueto, ha notificato che la situazione della circolazione in atto è da rilevarsi dalle scritturazioni sui protocolli e dal grafico reale.

Il collega montante ha letto e firmato le consegne ed ha iniziato come di solito il servizio.

Fra i primi dispacci ricevuti dal D.U. montante vi è quello della stazione capotronco che richiede il benestare per la partenza del treno viaggiatori, di cui ci siamo già occupati.

Compito elementare del D.U. sarebbe stato quello di esaminare il grafico reale ed il protocollo della corrispondenza telefonica, per rilevare che in linea, davanti al viaggiatori, pel quale si chiede il nulla-osta alla partenza, c'è ancora il merci che non è — né può essere — giunto alla stazione successiva.

In ogni caso, del merci manca il dispaccio di « giunto » che, come abbiamo visto, rappresenta la sicurezza del sistema di esercizio a dirigenza unica.

Purtroppo il nostro agente non è in quel momento in perfette condizioni psico-fisiche. Un pasto affrettato, una corsa in ufficio, un piccolo alterco con un collega, qualche altra misteriosa e imponderabile circostanza fanno sì che egli, in uno stato di eccezionale tensione, conceda il nulla-osta alla partenza delle automotrici senza essere in possesso del « giunto » del merci.

Per un D.U. l'omissione è grave e incomprensibile; per spiegarla si deve accettare il particolare stato d'animo di un momento di anormalità psico-fisica, che peraltro è stato di breve durata; infatti quando il dirigente movimento della stazione capotronco comunica la partenza del treno viaggiatori, il D.U. comprende immediatamente la situazione e, provvede a porre in atto il solo provvedimento di emergenza ancora possibile per salvare la situazione: far fermare in linea, dal guardiano di un passaggio a livello le automotrici, in modo da evitare il tamponamento.

E qui si verifica il vero colpo di scena che rende il fatto quasi incredibile.

Ma, per meglio osservare il comportamento dei vari protagonisti della vicenda, trasferiamoci sul passaggio a livello.

E' in servizio una donna, vigile al suo posto, con le barriere abbassate per l'arrivo del merci. Squilla con insistenza il telefono nella vicina garitta. L'assuntrice lascia per un attimo il posto di presenziamento e risponde alla chiamata telefonica; è il D.U. che con voce concitata le ordina di fermare le automotrici perché « avanti c'è una rotaia rotta ».

La donna intuisce il grave pericolo, ma non ha il tempo materiale per fare complicati e ragionati calcoli. Posa il telefono e, mentre spiega la bandiera rossa per il prescritto segnale di arresto, l'unico ragionamento logico che le viene di istinto è il seguente: « se avanti c'è una rotaia rotta, questa costituisce un grave pericolo anche per il treno merci che sta per impegnare il P.L.; è quindi ovvia la necessità di fermare il merci ».

E' opportuno qui ripetere che, essendo il treno merci molto vicino al P.L., la brava assuntrice non ha avuto il tempo di intuire che l'affermazione del D.U. era falsa e che si trattava di due treni immessi nello stesso tratto di linea. Essa ha pensato alla situazione di pericolo ed ha forse peccato per eccesso di zelo. Comunque, scorta la locomotiva del merci, che procede a velocità modesta, espone il segnale di arresto ed il treno si ferma, in pochi metri, vicino al P.L. Non così le automotrici che, sopraggiungendo a velocità sostenuta, tamponano la coda del merci proiettando alcuni carri vuoti nella sottostante scarpata e facendone sviare altri.

Gravissimi i danni all'automotrice di testa e totale l'interruzione della linea per circa dodici ore.

Il bilancio dell'incidente avrebbe potuto essere tragico, ma grazie a una serie di circostanze provvidenziali si ebbero soltanto venti feriti non gravissimi.

Poche considerazioni prima di concludere.

A parte la responsabilità emersa a carico del D.U. che ha autorizzato la partenza delle automotrici senza essere in possesso del « giunto » del treno merci, si delineano responsabilità molto minori, ma moralmente pesanti, anche per i dirigenti della stazione capotronco che, forse, hanno tenuto nascosto al D.U. l'effettiva ora di partenza del merci.

Come abbiamo visto, ciò ha avuto molto peso nella decisione del D.U. quando ha incaricato l'assuntrice del P.L. di fermare le automotrici, giustificando l'ordine con la motivazione « rotaia rotta ». Evidentemente il D. U., calcolando la marcia del treno merci in base alle ore comunicate dalla stazione di origine e riportate sul grafico reale (otto minuti di ritardo), ha ritenuto che detto treno fosse già transitato dal P.L. nel momento in cui egli ha impartito l'ordine all'assuntrice, altrimenti si sarebbe comportato in tutt'altro modo.

Anche il dirigente unico smontante deve rammaricarsi di non aver richiamato l'attenzione del collega montante sul fatto che mancava il giunto del merci e di non averlo informato della « gobba », ammesso che egli ne fosse a conoscenza.

Concludendo, trattasi di un brutto pasticcio combinato da un agente con la complicità, più o meno colpevole, di molti altri.

Un migliore comportamento, anche di uno solo dei tanti interessati, non ci avrebbe offerto materia per raccontarvi un altro incoveniente di esercizio.

Francesco GIAMBI

Binari nel Mondo

EUROPA

Si sviluppa il traffico dei containers

La Società Intercontainer europea ha visto il suo traffico mensile moltiplicarsi nello spazio di un anno di ben 40 volte, passando dai 3.000 piedi inglesi del maggio 1968 (data di inizio dei servizi) a 120.000 piedi del maggio 1969. E' questa la conseguenza di un impensato sviluppo del traffico marittimo per transcontainers al quale si è aggiunto un quasi pari sviluppo di quello puramente continentale.

U.I.C.

Verso una vettura internazionale?

L'UIC ha messo allo studio la costruzione di una vettura internazionale per viaggi di giorno sui grandi treni espressi. La prima tappa è stata, come è noto, un approfondito sondaggio della Opinione Pubblica per conoscere più esattamente i desideri dei viaggiatori. Secondo tale sondaggio la vettura ideale dovrà essere climatizzata, disporre di installazioni igieniche le più moderne e di uno spazio sufficiente tra i sedili. Questi ultmi dovranno essere studiati in modo particolare per risultare sempre più confortevoli e se possibile, regolabili. Tra gli altri elementi segnalati, per migliorarne il comfort: la pulizia, una maggiore stabilità di marcia, una più efficace insonorizzazione, l'eliminazione di correnti d'aria, etc.

Tra gli altri dati interessanti che sono emersi da questo sondaggio è risultato che su 1253 persone interrogate il 48% ha detto di preferire di viaggiare nel senso di marcia ed il 7% in senso contrario, gli altri si sono dichiarati indifferenti. Il 62% preferisce una carrozza con corridoio laterale anche per i viaggi di durata minore delle tre ore: questa percentuale sale all'85% per i percorsi più lunghi. Infine il 62% dei viaggiatori desidera avere con sé nella carrozza il proprio bagaglio e solo il 35% accetta di depositarlo in un apposito locale del treno.

Quanto trasportano le ferrovie per abitante?

Se si divide la quantità delle merci trasportate dalle ferrovie di un paese per il numero degli abitanti si ottiene il volume delle merci che queste trasportano per abitante. Devesi tenere presente, però, che queste cifre pur essendo indicative subiscono in realtà una deformazione per quei paesi che hanno un importante traffico di transito.

In ogni modo, da una recente statistica risulta che le ferrovie trasportano annualmente per abitante:

0,4 tonn. in Portogallo e Turchia; 0,9 tonn. in Spagna; 1,1 tonn. in Italia; 1,4 tonn. in Danimarca; 1,9 tonn. nei Paesi Bassi; 3,2 tonn. in Jugoslavia; 3,8 tonn. in Inghilterra; 4,5 tonn. in Finlandia; 4,6 tonn. in Francia; 4,8 tonn. in Germania Occidentale; 6,2 tonn. in Belgio; 6,3 tonn. in Svezia e Svizzera; 6,5 tonn. in Norvegia; 7,6 tonn. negli Stati Uniti; 11,3 tonn. in Polonia; 11,6 tonn. in URSS.

Il record è stabilito dal Lussemburgo con 41,8 tonn. per abitante.

INGHILTERRA

Se ci fosse il tunnel sotto la Manica...

Come è noto il tunnel sotto la Manica è stato oggetto di studi approfonditi e i problemi della sua realizzazione sul piano tecnico sono stati ormai completamente risolti: rimane praticamente solo da giungere all'accordo tra Francia ed Inghilterra, specie sul piano della ripartizione degli oneri finanziari. Recentemente il Ministro dei Trasporti inglese ha fatto sapere che per quanto riguarda i terminali britannici essi sono stati già scelti, d'accordo con il Consiglio della Contea di Kent, nella zona di Cherinton: la stazione viaggiatori sorgerà vicino a Saltwood e quella merci a Stanford o a Kevington.

Il tunnel dovrebbe essere lungo circa 52 km, di cui 32 sotto il mare.

Quando il tunnel verrà costruito tra il Continente e la Gran Bretagna correranno treni viaggiatori normali; treni TEE e treni-auto. Questi ultimi composti da 31 veicoli a doppio piano potranno trasportare 300 automobili e i relativi passeggeri. La velocità prevista è di 140 kmh per i treni auto e di 160 per i treni viaggiatori: gli uni e gli altri trainati da una locomotiva elettrica da 7.000 CV.

I treni-auto saranno praticamente dei treni navetta tra i due terminali del tunnel: si prevede che nei periodi di punta avranno una frequenza di 10 minuti, che potrà essere abbassata a tre minuti nei casi di... « super punta ».

La durata del trasporto delle auto dal momento in cui l'automobilista entrerà nella stazione di partenza a quello in cui uscirà dalla stazione di arrivo, non supererà l'ora.

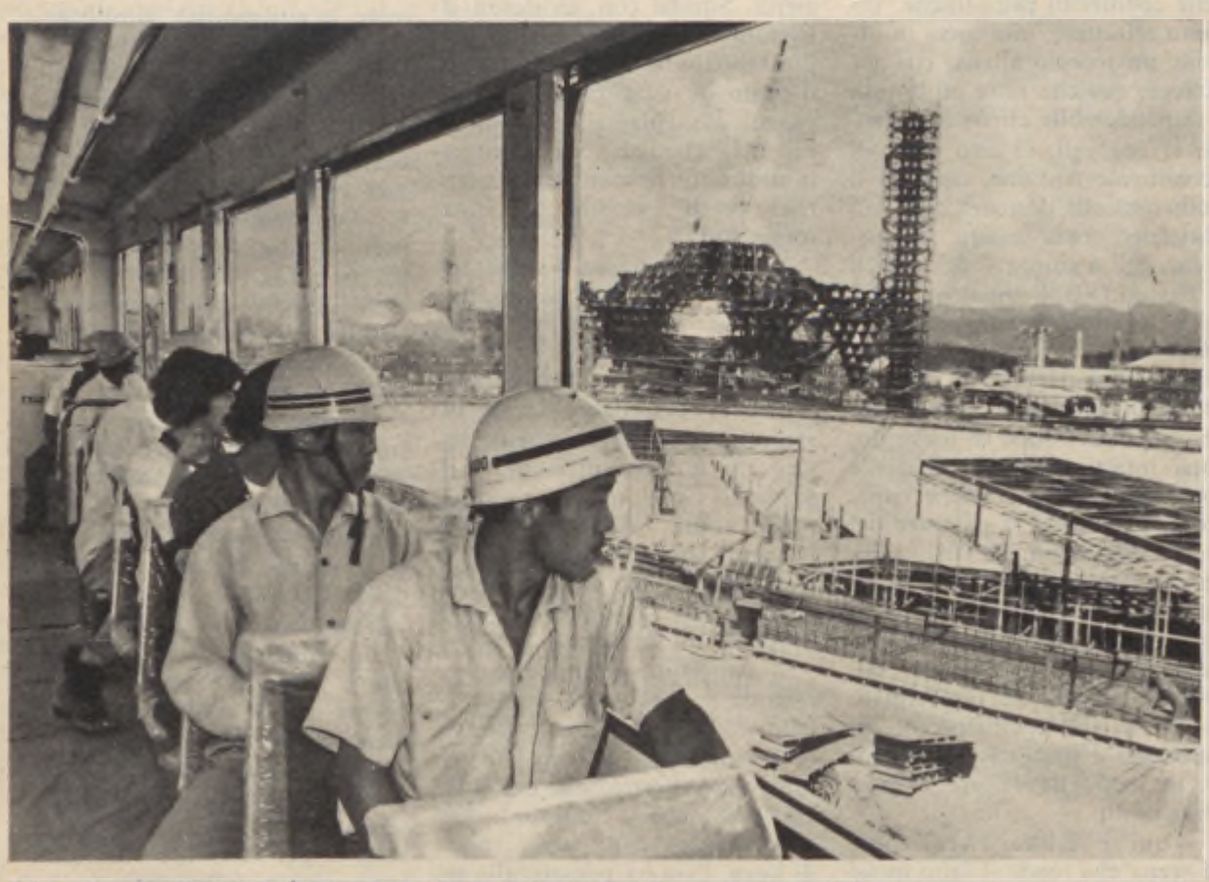
Il piano per i TEE prevede quattro treni diretti, in ciascun senso, tra Londra e Parigi e tre — sempre in ciascun senso — tra Londra e Bruxelles. Con le linee attuali la distanza tra Londra e Parigi potrà essere coperta in circa quattro ore; se poi verrà attuato il piano « Europolitan » che prevede la costruzione di un tratto di linea diretto verso l'entrata del tunnel tale tempo potrà essere ridotto a due ore e 45 minuti.

STATI UNITI

Un treno romantico

Anche in America cadono, anno per anno, di fronte al progresso incalzante le ultime vestigia romantiche della ferrovia. Uno dei treni più famosi del passato il « Twentieth Century » è il tipico esempio dell'evolversi della storia dei trasporti ferroviari negli ultimi 40 anni, negli Stati Uniti.

Nel 1928 il Twentieth Century rese al New York Central System quasi 10 milioni di dollari. Il servizio era allora paragonabile a quello dei grandi transatlantici, ed anzi viaggiare a bordo della Queen Mary tra l'Inghilterra e Nuova York, e sul Twentieth Century, era considerato il massimo d'eleganza. Il treno offriva ogni genere di distrazione e di confort, e tra il personale erano inclusi barbieri, manicures, segretari, camerieri ed i migliori chefs per cucina. La puntualità era proverbiale, e la Compagnia offriva il rimborso di parte del biglietto in caso di ritardo. Inoltre, ad ogni viaggio, rilasciava alla stampa la lista dei passeggeri, ed essere su quella lista significava avere raggiunto una certa posizione. Viaggiavano sul treno le maggiori personalità politiche e finanziarie dell'epoca e alcuni giornali assegnavano un reporter ai viaggi sul Twentieth Century solo per raccogliere le informazioni di prima mano. Col passare degli anni il treno aveva perso molto del suo prestigio e assorbendo i passeggeri di altri treni che man mano venivano sospesi, era diventato uno dei tanti collegamenti tra Nuova York e Chicago. Ma rimaneva ancora il nome: ora anche quello è scomparso, e il 20 th Century si chiama treno « 61 ».



Ad Osaka, in Giappone, hanno avuto inizio i lavori per la costruzione della monorotaia, attrazione della prossima Expò 70. Le vetture sono dipinte in bianco ed azzurro. Nella foto, alcuni tecnici all'interno di una vettura durante un giro di prova.

TEMPO LIBERO PROBLEMA ATTUALE

La disponibilità di maggiore tempo libero pone a chi ne beneficia problemi di diversa natura (psicologici, economici, culturali, sociali ecc.): Per noi italiani, non si può certo applicare un criterio generale di programmazione (come ad esempio quello americano, che prevede ed organizza ogni momento della giornata), ma si deve lasciare ampia libertà di manifestazione e di scelta, pur nel quadro di un programma di massima e di una serie di soluzioni possibili.

Diversi fattori condizionano il godimento del tempo libero, come gli impegni di famiglia, le relazioni sociali, le abitudini, le scelte tradizionali, le particolari situazioni ambientali ed economiche, ecc. Ecco perché la organizzazione del tempo libero — anche se è destinata a diventare un vero e proprio servizio sociale — dovrebbe limitarsi a suggerire diverse soluzioni, alle quali ogni interessato potrebbe aderire secondo la corrispondenza della propria natura e delle proprie esigenze, anziché concretizzarsi in operazioni di massa (ferie concentrate e obbligatorie, manifestazioni collettive, ecc.), che si addicono poco alla natura e al carattere degli italiani.

Questo è praticamente l'indirizzo del Dopolavoro ferroviario, che ogni anno programma numerose manifestazioni culturali, artistiche e sportive e molte gite turistiche, specialmente all'estero, offrendo così ai soci un largo ed interessante panorama di attività, nel quale ognuno può inserirsi in base alle proprie preferenze e disponibilità economiche.

L'altro orientamento viene seguito da alcuni grossi complessi industriali che, tra l'altro, chiudono gli stabilimenti in periodi determinati (la Fiat, ad esempio, per circa 20 giorni di agosto) ed obbligano così i dipendenti a usufruire delle ferie in tali periodi.

Inoltre il problema del tempo libero è vincolato alla progressiva evoluzione della economia, avviata ad ampliare la soddisfazione dei bisogni e quindi i consumi. In questo caso possiamo trarre utili indicazioni dalla esperienza della economia americana — che consente il più alto reddito medio al lavoratore — nella quale il principio economico tradizionale è stato rovesciato. Infatti la produzione è subordinata al consumo e non si produce più per consumare, ma si consuma per produrre. Ciò significa che, in una scala delle attività umane, viene prima l'esigenza di consumare beni e servizi, poi quella di lavorare per produrre i beni e i servizi richiesti dalla collettività; quindi il lavoro è un mezzo per soddisfare l'esigenza primaria del consumo non solo dei beni economici quanto specialmente di servizi sociali (fra cui l'elevazione intellettuale e morale).

Siccome tale esigenza può essere concretamente soddisfatta soltanto disponendo di maggiore tempo libero ne consegue che questo diventa strumento necessario per il miglioramento dell'uomo e della società.

Certo, a tutto ciò deve corrispondere la buona volontà e la disposizione d'animo di elevarsi da parte del lavoratore.

Il processo di elevazione, infatti, deve partire dall'intimo convincimento che esso matura e si sviluppa nell'animo umano, anche indipendentemente da ogni sollecitazione esterna. Occorre, quindi, che ogni lavoratore partecipi attivamente, con iniziative personali, a questo processo di maturazione e non si adagi esclusivamente e passivamente sulle iniziative organizzate, che possono servire a prospettargli delle soluzioni, nelle quali però egli deve inserire la sua personalità e soddisfare le sue esigenze particolari.

Vediamo ora quali sono i fini che si intendono perseguire con la riduzione dell'impegno di lavoro. Essi sono di due tipi:

— fini di svago, che trovano giustificazione nella necessità di alternare opportunamente periodi di lavoro e di riposo, anche per evitare un eccessivo logorio dell'organismo (specialmente per lavori gravosi e debilitanti), nonché nella esigenza, propria dell'animo umano, di evadere ogni tanto dal clima e dall'ambiente in cui normalmente si vive e concedersi delle parentesi di svago e di completo rilassamento (hobbies, gite viaggi, attività sportive, ecc.);

— fini culturali, i quali non debbono essere limitati alla estrinsecazione di particolari tendenze letterarie o artistiche (sotto forma di produzione di poesie, di prose, di quadri, di statue, di musiche ecc. ovvero di partecipazione a manifestazioni collettive, come conferenze, esposizioni, concerti, ecc.), ma devono essere intesi nel senso più pieno e responsabile di arricchimento morale e spirituale.

Nella civiltà delle macchine l'uomo non può rinunziare ai valori della sua umanità se non vuole restare schiacciato e diventare un robot. Ecco perché ritengo che il fine principale che dovrebbe assolvere la disponibilità di maggiore tempo libero è appunto quello di dare all'uomo una più cosciente carica umana.

Mi sembra poi interessante accennare alla discussione di viva attualità, sulla determinazione e sulla scelta del maggiore tempo libero.

Le organizzazioni sindacali hanno concentrato la loro attenzione sulla settimana corta, che in alcuni impianti dell'esercizio — come le Officine — è in via di realizzazione mentre sarà generalizzata entro il 1. gennaio 1972: la settimana lavorativa viene così, distribuita in cinque giorni, con due giorni liberi dal lavoro, preferibilmente sabato e domenica. Ciò significa che i ferrovieri interessati beneficeranno di 108 giornate di riposo di turno all'anno — invece delle attuali 54 — dalle quali bisognerà detrarre ovviamente i riposi che coincideranno con una delle 16 feste infrasettimanali perché da queste assorbiti. Una parte della maggiorazione di riposo dipende dalla riduzione della settimana lavorativa a 40 ore, ma un'altra parte dalla distribuzioni di tali 40 ore nella settimana.

Qui sorge il problema dell'orario giornaliero, che evidentemente deve essere risolto tenendo conto, oltre che delle aspettative dei dipendenti, delle esigenze del servizio ferroviario.

Qual è il limite massimo di utilizzazione del personale? In quali casi conviene attuare o confermare l'orario unico? E' necessario ricorrere al lavoro straordinario? E' opportuno stabilire orari differenziati in base alle esigenze dei settori di lavoro? Come conciliare la durata differenziata degli orari giornalieri con la durata unica dei giorni di congedo?

Questi sono soltanto alcuni dei numerosi interrogativi che dovranno trovare una risposta logica e funzionale, in un quadro complessivo dei rapporti fra l'Azienda e i suoi dipendenti, in cui devono essere considerate anche le istanze collaterali (trasporto al luogo di lavoro, traffico cittadino, mense aziendali, asili nido, ecc.) e i riflessi di ordine economico (come, ad esempio, evitare che provvedimenti produttivistici e di utilizzazione del personale si risolvano in un danno economico).

D'altra parte il lavoro del personale ferroviario è molto vario e per ciascun settore tipico si impone un corrispondente orario giornaliero (turni a rotazione, turni fissi, turni spezzati, disabilitazioni, disponibilità ecc.). Tali esigenze di servizio, pertanto, dovranno costituire la necessaria premessa di ogni innovazione perché non sia perduto di vista il fine ultimo della prosperità e della funzionalità della nostra Azienda.

Infine, bisogna denunciare il pericolo che si diffonda la convinzione di dovere impiegare il maggior tempo libero conquistato in attività a qualsiasi titolo impegnative.

Svolgere un'attività diversa da quella ordinaria costituisce uno svago che non elimina però il lavoro; l'organismo ha bisogno, fisiologicamente, di periodi di completo rilassamento, di assenza di lavoro mentale e materiale: il relax è entrato ormai nell'economia del lavoro come un elemento di produttività in quanto portatore di una notevole carica di volontà e di entusiasmo.

Anche in questo caso bisogna saper equilibrare i tempi di lavoro e di riposo in un ritmo che dipenderà dalle scelte che ogni lavoratore saprà fare con senso di misura e di responsabilità.

Ed anche se il futuro riserverà all'umanità il dominio delle macchine (automazione, elettronica, ecc.), lasciando all'uomo un lavoro minore e di diverso impegno, sarà sempre lui a determinare il suo stesso progresso, e per questo dovrà sapere utilizzare proficuamente il maggior tempo libero.

Furio DI BELLO

NOTIZIE PER VOI

Al Consiglio di Amministrazione

● E' continuo nell'Azienda lo sforzo per rinnovare e rendere più efficienti sia il materiale rotabile che la Rete, al fine di rendere il nostro sistema ferroviario sempre più adeguato alle esigenze in atto. I provvedimenti che ogni mese « passano » al Consiglio di Amministrazione danno la misura di questo sforzo. Anche nel mese di settembre, infatti, il Consiglio ha approvato numerose proposte per l'acquisto di materiali e l'esecuzione di lavori, per un importo complessivo di circa 6 miliardi di lire. Da segnalare, fra i provvedimenti, la costruzione di 570 carri pianali a carrelli, particolarmente adatti al trasporto di carichi concentrati e di casse mobili di tipo unificato, l'acquisto di 21 carri soccorso, e di un banco per la prova dei materiali impiegati per la frenatura. E' stata inoltre decisa la costruzione di una variante del tracciato della linea Potenza Inferiore-Metaponto, che prevede la realizzazione di una galleria artificiale fra i chilometri 209, 387 e 209, 480 per l'attraversamento, a monte della linea, dei terreni prevalentemente argillosi. Il Consiglio ha infine approvato la graduatoria di merito degli allievi della Scuola Professionale Ferroviaria e del concorso a posti di Conduttore per il Compartimento di Milano.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

FERROVIERI!!

La **Sezione Banca** concede sui Vostri depositi particolari facilitazioni:

— TASSO D'INTERESSE: 4,25% (deposito minimo L. 50.000)
— SPESE DI TENUTA DI CONTO: NESSUNA
— SERVIZIO PAGAMENTO BOLLETTE UTENZE, ECC.: L. 100 SU OGNI OPERAZIONE (con un massimo di L. 145)
— RIMBORSO COSTO LIBRETTO ASSEGNI LIMITATO A L. 300 (per 10 assegni).

La **Sezione Previdenza** emette polizze di assicurazione a particolari condizioni:

— VITA INTERA - MISTE
— TEMPORANEE - RENDITE
— CAPITALIZZAZIONE
— RISCHI COMPLEMENTARI

FERROVIERI!!

PER VOI E PER LE VOSTRE FAMIGLIE STIPULATE UNA POLIZZA DI ASSICURAZIONE CON LA SEZIONE PREVIDENZA DELLA BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI.

Nuove tessere (per tutti o quasi)

● Anche i possessori delle tessere ferroviarie di « salpa nera » e di « salpa granata » non ancora scadute di validità e i titolari della carta di libera circolazione serie A, potranno farsi rilasciare le nuove tessere di riconoscimento — mod. AT e BT —; le richieste però dovranno essere motivate dalla necessità di effettuare viaggi all'estero o dalla impossibilità di poter compiere operazioni di banco posta con altro documento valido di identificazione personale.

La precisazione è stata fatta recentemente dal Servizio Affari Generali che ha tra l'altro ribadito la necessità di dare precedenza alle richieste di nuove tessere che risultino giustificate da motivi di particolare urgenza.

Trieste filatelica

● Una notizia sicuramente attesa da tutti i filatelici ghiotti di occasioni che consentano loro di esporre le collezioni raccolte con tanta passione e non meno pazienza. Dal 1° al 4 novembre prossimo avrà luogo, presso il Dopolavoro Ferroviario di Trieste, la VII Mostra ferroviaria di Filatelia. La manifestazione rientra nel programma di attività culturale predisposto dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario.

Potranno partecipare alla mostra tutti i ferrovieri in attività di servizio ed in quiescenza e i loro familiari a carico, soci del DLF, filatelici non commercianti. La Mostra comprenderà francobolli antichi e moderni, con annulli italiani ed esteri. E' prevista anche una « categoria tematica » di francobolli, con collezioni a soggetto e a tematica ferroviaria, nonché con collezioni di altri soggetti o tematiche. Ai migliori espositori saranno assegnate medaglie con diplomi.

Un anno in America

● Come ogni anno sin dal 1947-1948, l'American Field Sevice di New York ha bandito un concorso per borse di studio a favore di studenti di scuole medie superiori italiane desiderosi di soggiornare per un anno scolastico negli Stati Uniti. Le borse messe a concorso per l'anno scolastico 1970/71 sono 125, e comprendono le tasse scolastiche presso un Istituto Medio Superiore negli Stati Uniti, il soggiorno presso una famiglia americana, le spese di viaggio e le spese mediche. Le famiglie americane che offrono l'ospitalità sono accuratamente scelte da un punto di vista morale e sanitario ed hanno in genere figli della stessa età dei borsisti.

La famiglia di ogni borsista dovrà contribuire alle spese della borsa di studio con la somma di $ 750 — anche a rate —. Nel caso in cui la famiglia non sia in grado di provvedere a tale somma, potrà — documentando la sua situazione economica — contribuire con una somma minore e proporzionata ai suoi mezzi, comunque non inferiore a $ 175. Saranno inoltre a carico della famiglia le spese del viaggio ferroviario dalla propria città all'aeroporto d'imbarco scelto dall'AFSAI, nonché le spese per un corso di preparazione che si terrà alcuni giorni prima della partenza. Le domande per la partecipazione al concorso dovranno essere inviate entro il 20 novembre p.v., alla sede dell'AFSAI, Borse di studio internazionali, Via di S. Alessio, 24, Roma, presso cui gli eventuali interessati potranno rivolgersi per ogni informazione.

Noi e la Stampa

L'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, sia esso estivo o invernale, è sempre un avvenimento atteso con estremo interesse dalle varie categorie di utenti, che, naturalmente, sperano di trovarvi quei mutamenti desiderati o richiesti, che meglio adatterebbero il servizio alle proprie esigenze. L'avanzata fase di realizzazione dei lavori di ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi e del materiale, previsti dal Piano Decennale FS, di cui il pubblico viene di volta in volta a conoscenza, autorizza, d'altra parte queste attese e in un certo senso le legittima, tenuto conto che in molti casi, perché si potessero raggiungere determinati traguardi, gli utenti stessi hanno sopportato qualche sacrificio o qualche disagio.

A parte i miglioramenti che il nuovo orario, andato in vigore il 29 settembre scorso, introduce nelle comunicazioni interne, sia a lungo percorso che a carattere regionale, sempre graditi al pubblico e sottolineati dalla stampa, grande successo ha riscosso l'istituzione di una nuova relazione internazionale rapida, denominata « Palatino », tra Roma e Parigi. Si tratta di un nuovo treno, scrive R. Magnani su **Il Lavoro**, e di una formula nuova di viaggio, che nasce dalla collaborazione delle Ferrovie italiane con quelle Francesi e con la Compagnia internazionale W.L. e che certamente tornerà gradita al pubblico, giacché tutte le prestazioni saranno ottenute con l'acquisto di un unico biglietto, evitando i doppi e spesso tripli pagamenti, per un servizio che nella sostanza è unico, anche se viene fornito da aziende diverse.

Con la nuova formula, rileva **l'Avanti!**, il treno, come livello di prestazioni si avvicina all'aereo e l'offerta del pranzo e della colazione del mattino ai viaggiatori serve appunto a portare su un piano competitivo i servizi ferroviari rispetto a quelli delle compagnie aeree.

La notizia dell'entrata in servizio del nuovo treno è stata ripresa da tutta la stampa, dall'**Osservatore Romano** a **Paese Sera**, e ciascuno si è soffermato su qualche particolare aspetto del collegamento, destinato a soddisfare più di una categoria di utenti, per lo meno a giudicare dai titoli dei giornali. « I piaceri di Parigi cominciano a Termini » ha scritto **La Luna**; « Tutti sdraiati da Roma a Parigi » ha commentato il **Corriere della Sera** e « Col Palatino comodamente da Roma a Parigi » **Il Tempo**. « Col treno Palatino da Roma a Parigi in meno di sedici ore » ha posto in risalto da parte sua **Il Mattino**; « Tariffe ridotte sul percorso ferroviario Roma-Parigi » hanno affermato **Il Sole/24 Ore, l'Avvenire** e **Il Messaggero**. « Buonasera Roma, buongiorno Parigi » è il titolo dato all'articolo in cui **Il Giornale d'Italia** ha illustrato i numerosi vantaggi del nuovo servizio e la gamma di prestazione che offre, esprimendo altresì la convinzione che il treno è destinato, in un prossimo futuro, a ritornare il mezzo di trasporto per eccellenza.

Insomma nel caso del treno si può dire che la massima indiana, che consigliava di sedersi sulla sponda del fiume ed attendere fiduciosi il passaggio del cadavere del proprio nemico, calzi a pennello. Dopo anni di dure critiche e di attacchi non sempre giustificati ed obiettivi il treno torna oggi alla ribalta e ad esso guardano con attenzione ed interesse non solo gli studiosi e i tecnici, che contano di servirsene per risolvere il sempre più assillante problema della congestione dei traffici, ma gli stessi automobilisti, ormai estenuati dalla lotta che sono costretti a sostenere per i loro spostamenti quotidiani.

IL FATTERELLO DEL MESE

Le chiacchiere delle donne sono capaci pure di far fermare un treno. Se due comari decidono di scambiarsi qualche confidenza o di abbandonarsi al pettegolezzo, e hanno deciso di farlo lungo la strada ferrata, non ci sono orari ferroviari che tengano: il convoglio deve fermarsi.

E' accaduto nei giorni scorsi: un treno di una linea secondaria francese è stato bloccato dal macchinista che da lontano ha visto due donne intente in un'animata conversazione in mezzo ai binari. Egli ha subito azionato la « rapida » e il treno si è fermato appena in tempo per evitare un incidente mortale. Le due donne, entrambe del luogo, si sono accorte soltanto allora della presenza del treno. Come poi hanno spiegato al macchinista, sceso a protestare per l'imprevista fermata, si erano trovate fra i binari involontariamente prese com'erano dalle loro confidenze. Dopo qualche minuto il treno è ripartito e le due comari hanno ripreso le fila del loro discorso, ma in altra sede.

Una conferma clamorosa di tutto questo si è avuta lo scorso mese: al Salone internazionale della Tecnica, svoltosi a Torino e giunto alla sua diciannovesima edizione, un ampio settore, il più importante, era dedicato alle ferrovie, e nell'ambito della manifestazione ha avuto luogo un Convegno internazionale, che aveva appunto come tema « Le tecniche moderne per il rilancio dei trasporti ferroviari ».

« I treni dell'avvenire al Salone della Tecnica » ha scritto **La Stampa**, precisando che quando si parla di rilancio del treno ci si riferisce, naturalmente, a un moderno sistema di trasporto, che utilizzi tutte le più avanzate tecniche ed offra in massimo grado quei tre fondamentali requisiti che tutti richiedono ad un viaggio per ferrovia: rapidità, comfort, sicurezza. « Tutto sulle ferrovie il Salone della Tecnica » ha detto **Paese Sera** e **l'Unità** non ha mancato di sottolineare, con un pizzico di soddisfazione, che l'elogio al treno è venuto proprio dalla città dell'automobile. La manifestazione torinese, anche per **La Nazione**, ha significato la rivalsa del treno. « Torniamo in treno » è stato l'invito rivolto da **Il Resto del Carlino** ai suoi lettori, ai quali il giornale ha ricordato il logorio cui ciascuno è ogni giorno sottoposto per raggiungere il proprio posto di lavoro o anche per andare a divertirsi, servendosi dell'automobile.

La massima industria automobilistica italiana, la **Fiat**, ha scritto ancora A. Mondini su **Il Messaggero**, ha dedicato il suo padiglione di quest'anno ad un tema che è antico e nuovo ad un tempo: la ferrovia. Antico, essendo il treno il primo mezzo di trasporto meccanico che la tecnica abbia messo a disposizione dell'uomo; nuovo, perché treno, tranvia interurbana, metropolitana non sono affatto mezzi di trasporto condannati dal progresso, destinati ad essere schiacciati fra la concorrenza della strada e quella dell'aereo, ma destinati ad integrarsi con questi e ad aiutarsi a vicenda, per dividersi un mercato ricchissimo, dove ce n'è veramente per tutti, dato che tutti si spostano, per tratti piccoli, medi e a lungo raggio, in una misura mai immaginata.

Maria GUIDA

A Firenze il XIII Campionato Nazionale di Tennis

Ben 152 iscritti nelle tre Categorie: Senior-Junior 101, Veterani 33, Allievi 17. Dall'ormai lontano 1961 all'attuale Campionato è stata una continua ascesa. 34 atleti nel '61, 42 nel '64, 61 nel '66, 93 nel '67, 80 nel '68 ed ora 151.

E' un numero che mette a dura prova la partecipazione degli atleti. Ma l'entusiasmo è tanto, lo spirito di attaccamento ai colori sociali dei rispettivi Sodalizi si ripercuotono su tutto l'andamento della manifestazione.

Roma, Milano, Bologna, Firenze erano e sono sempre stati i grandi protagonisti, sempre però in competizione con il DLF di Cagliari che con i suoi Murtas e Pisanu ha conquistato titoli su titoli. Ora alla ribalta del Tennis si affacciano altri Sodalizi. Dalla lontana Reggio Calabria a San Benedetto del Tronto, da Cesena ad Arona e così via, tutti i Compartimenti d'Italia hanno la loro rappresentativa.

Sui Campi di Tennis del Dopolavoro Ferroviario di Firenze si sono svolte le gare. Una degna e bella sede, che, grazie alla abnegazione e passione del suo Presidente D'Alicandro, del Delegato Sportivo Pighini, dell'infaticabile Bartolini, del responsabile Gruppo Tennis Molli e di tutti i solerti Consiglieri è ora una delle più attrezzate e belle sedi dei DLF d'Italia. Un sole insperato in un cielo terso hanno contribuito alla riuscita della manifestazione.

Abbiamo visto, la nascita allo sport tennistico di alcuni ragazzi, parlo dei Ciani di Bologna, dei fratelli Simoncini di Roma, Turra di Bologna, e di tanti e tanti altri. Sono cresciuti di fisico, ma... quanto sono cresciuti di classe!

Là, eccoli come veterani tra veterani che si battono con una classe ed un sangue freddo eccezionale. In loro già si intravede la stoffa dei campioni, non solo in campo dopolavoristico ferroviario, ma in campo nazionale. Abbiamo seguito con particolare attenzione una altra « promessa ». Già nel passato San Benedetto del Tronto aveva messo in luce un ragazzo che poi per motivi di studio ha dovuto abbandonare lo sport agonistico. Ora a Firenze ha mandato Massimo Vignoli. Bisogna solo dirgli bravo. Bravo, perché in mezzo a tanti, solo con il più anziano Marconi dello stesso Sodalizio, non si è perso d'animo. Si è battuto e ha difeso il suo DLF come meglio non si può fare.

Prima di concludere questa breve cronaca, ci sia consentito un piccolo rilievo. La tensione agonistica e la conseguente carica nervosa hanno determinato ad un certo momento un po' di maretta in campo e sugli spalti. Si è trattato di un episodio di non grave entità ma che ci offre l'occasione per raccomandare ancora una volta ai nostri atleti di evitare atteggiamenti non perfettamente in linea con il comportamento cavalleresco che ci si attende da ogni sportivo. Tanto più che queste nostre manifestazioni vogliono essere soprattutto un incontro di amici e contribuire a quel miglioramento dei rapporti umani per il quale da sempre ci battiamo.

Giuseppe Magi

Singolo Junior-Senior

1) Tambrosoni (Milano); 2) Pisanu (Cagliari); 3) Tagliaro (Roma); 4) Murtas (Cagliari).

Doppio Junior-Senior

1) Murtas-Pisanu (Cagliari); 2) Tambrosoni-Covino (Milano).

Singolo Veterani

1) Furnò (Genova); 2) Fabbri (Bologna); 3) Turra (Reggio Calabria).

Allievi

1) D'Alessandro (Roma); 2) Pagliari (Genova); 3) Turra (Bologna).

Classifica per DLF

1) DLF Cagliari; 2) DLF Milano; 3) DLF Bologna.

Classifica per Compartimento

1) Milano; 2) Cagliari.

L'organizzazione di Firenze è stata superlativa.

Campionati Europei di Atletica Leggera

Atleti DLF alla ribalta internazionale

Tra gli atleti della Rappresentativa italiana figuravano: Azzaro nel salto in alto, Finelli nei 1500 e Fusi nella staffetta 4x400.

Sono i nostri ragazzi. Azzaro e Fusi, figli di nostri agenti e Finelli ormai vecchio ferroviere.

I risultati dei Campionati hanno confermato ancora una volta il valore dei nostri atleti. Tra le poche medaglie che sono andate alla Nazionale Italiana quella che ha maggiore prestigio è quella di bronzo conquistata da Azzaro, m. 2,17 nell'alto, nuovo record italiano. Una misura di tutto rispetto in campo mondiale, in una specialità nella quale i nostri atleti non sono mai andati al di là di una partecipazione per onore di firma.

In più c'è da rilevare che tutti e tre gli atleti ai primi tre posti hanno raggiunto la stessa misura. Una medaglia di bronzo quindi, ma un bronzo ex aequo con l'oro.

Non possiamo dunque negare ad Azzaro la legittimità di un pensierino al limite mondiale.

E' tremendamente difficile, ma non vietato alle sue enormi possibilità ed al suo impegno. Gli chiediamo di mettercela tutta, anche per noi.

In breve

Il Dopolavoro di Ventimiglia ha bandito un concorso fotografico per diapositive a colori, riservato ai soci del D.L.F. ed ai familiari.

Il termine ultimo per l'invio delle diapositive scade il 30 ottobre. Per maggiori chiarimenti gli interessati possono rivolgersi a tutte le sedi del Dopolavoro.

●

Un gruppo di ferrovieri Belgi, premiati al concorso per la sicurezza ha di recente effettuato un viaggio premio in Italia. Il periodico aziendale delle Ferrovie Belghe « Le Rail », nel numero di agosto, ha espresso il ringraziamento dei partecipanti al viaggio per la calorosa accoglienza loro riservata dai dirigenti dei Dopolavoro degli Impianti visitati.

●

RICHIESTA DI OSPITALITA'

Un Funzionario delle Ferrovie Francesi cerca una famiglia italiana, dimorante a Firenze o dintorni, disposta ad accogliere come ospite pagante, una sua figliola di diciannove anni durante le prossime vacanze natalizie.

Per accordi scrivere a: M. Pignon, Ingénieur principal, 26, av. de l'URSS 63 - Clermont-Ferrand. France.

Ad Ancona la "penna d'oro" 1969

Per prima cosa hanno parlato di Lui, dell'ing. Lirio Arena che della « penna d'oro » fu il fondatore e l'animatore. Ne ha ricordato con commossi accenti, l'opera e la versatilità dell'ingegno il Dott. Scodellari, Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. intervenuto con le altre autorità cittadine alla cerimonia.

L'ing. Notari, Direttore Compartimentale, ha voluto sottolineare il valore spirituale della manifestazione di cui sono protagonisti uomini che affrontano quotidianamente un duro lavoro. Per l'ing. Notari, che potremmo definire l'uomo della elettronica delle F.S., la premiazione di ferrovieri poeti e scrittori assume un significato profondo ed è per questo che si è detto lieto di partecipare alla cerimonia.

Numerose le autorità intervenute e numeroso il pubblico tra cui moltissimi studenti. Avremmo desiderato un maggior numero di ferrovieri, ma la coincidenza della apertura ufficiale della galleria di Varano ha determinato molte delle assenze.

I premiati sono:

per la narrativa: primo premio **Giovanni Pelillo** di Roma (è alla sua seconda affermazione); secondo premio: **Augusto Salvatore** di Torino, terzo premio: **Marcello Buzzoli** di Roma; per la poesia: primo premio: **Innocenzio Mazza** di Firenze, secondo premio: **Pierluigi Grasso** di Livorno, terzo premio: **Fernando Bilancia** di Roma. Il premio speciale per racconto di argomento ferroviario è andato a **Cino Chiodo** di Acqui Terme mentre **Ilio Pasqualoni** per il terzo anno consecutivo si è aggiudicato il premio speciale per poesia di carattere ferroviario intitolato a « Lirio Arena ».

IL D.L.F. TURISMO E SPORT

TURISMO

CROCIERE D'INVERNO

15 dicembre - Genova - Largo di Cannes - Napoli
(M/n Michelangelo o Raffaello) - D.L.F. organizzatore Genova (tel. 349) - durata viaggio gg. 2 - L. 20.000 - gg. 4 L. 45.000

SOGGIORNI INVERNALI IN MONTAGNA

PLAN DI VAL GARDENA (art. m. 1618)
Casa alpina (D.L.F. Bologna - tel. 3294)
Soggiorni settimanali, pensione completa - camere 1,2,3 letti - acqua corrente - servizio e tasse compresi L. 12.000 circa a pers.

DOBBIACO (alt. m. 1243)
Casa alpina (D.L.F. Mantova)
Soggiorni settiman., pensione completa - L. 15.700 circa a pers.

ROCCARASO (alt. m. 1250)
Hotel Vetta d'Abruzzo (D.L.F. Sulmona)
Soggiorni settimanali, pensione completa - camere 1-2 letti - L. 2.400 al giorno a persona.

FREJUSIA (alt. m. 1900)
Casa alpina (D.L.F. Torino - tel. 2295)
Soggiorni settimanali, pensione completa - L. 2.300 circa a pers.

COLLE ISARCO (alt. m. 1100)
Alberghi convenzionati: Hotel Emma - Europa - Nussbaumer - Majer - Schuster - Savoy - Wielandhof. (Pensione completa L. 2.400 circa a persona).

SPORT

Campionato Internazionale di Calcio

Il 29 ottobre verrà disputata la partita di andata con i ferrovieri bulgari a Plovtiv. A Vicenza il 12 novembre avrà luogo l'incontro di ritorno. L'Ufficio Centrale, i D.L.F. interessati ed i tecnici a disposizione stanno selezionando gli atleti del D.L.F. che dovranno rappresentare l'Italia in Bulgaria.

Centri Olimpia (DLF/CONI)

Sono aperte le iscrizioni ai Centri Olimpia DLF/CONI per l'anno 1969-1970. I Centri finora operanti sono quelli dei Dopolavoro di Roma, Firenze, Bologna, Napoli, Cagliari e Reggio Calabria. Sono in allestimento altri centri negli altri Dopolavoro della Rete.

Pubblichiamo, per le varie branche sportive, l'età di ammissione dei ragazzi: pulcini (ginnastica di avviamento allo sport) anni 6-10; atletica: anni 11-12; altri sport: anni 7-17.

VII Concorso Nazionale di Disegno per Ragazzi

Quest'anno il Concorso è stato esteso a tutto l'arco della scuola dell'obbligo. Hanno partecipato circa 1500 ragazzi. 311 opere per le otto classi (1ª elementare, 3ª media) sono state prescelte dalle Giurie compartimentali per essere sottoposte alla Giuria nazionale, presieduta dallo scrittore Gianni Rodari.

Pubblichiamo l'elenco dei premiati:

1ª el.: 1) Valeria Frazzica (D.L.F. Ancona); 2) Marco Alberici (La Spezia); 3) Anna Todisco (Torino).

2ª el.: 1) Susanna Margarit (Cervignano); 2) Dino Trovato (Domodossola); 3) Rosanna De Candia (Molfetta).

3ª el.: 1) Stefano Bortolussi (Mestre); 2) Marco Ongari (Mantova); 3) Gilberto Piazza (Bologna).

4ª el.: 1) Gaetana Gallo (Domodossola); 2) Massimo Panizzolo (Padova); 3) Andrea Gruppioni (Bologna).

5ª el.: 1) Anna Rita Siddi (Cagliari); 2) Saverio Sileci (Torino); 3) Angelo Carlevarino (Savona).

1ª media: 1) Teresa Agosto (Catanzaro L.); 2) Carla Gangarana (Cagliari); 3) Maria Fabbro (Casarsa).

2ª media: 1) Anna Maria Altamura (Genova); 2) Francesco Fedele (Catanzaro L.); 3) Lorenzo Rota (Milano).

3ª media: 1) Carla Scaletti (Firenze); 2) Loredana Vettor (Brescia); 3) Marco Vannini (Firenze).

I premi attribuiti sono: medaglia d'oro, diploma e libretto di risparmio di L. 30.000 ad ogni bambino 1° classificato, medaglia d'argento, diploma e libretto di risparmio di L. 20.000 ad ogni bambino 2° classificato, medaglia di bronzo, diploma e libretto di risparmio di L. 15.000 ad ogni bambino 3° classificato.

Oltre ai 24 premiati, la Giuria ha segnalato 44 disegni di altrettanti ragazzi, ritenuti meritevoli. A tutti, premiati e segnalati, l'Ufficio Centrale del D.L.F. ha inviato, del materiale da disegno.

SCAMBIO INDIVIDUALE DI SOGGIORNI FRA FIGLI DI FERROVIERI ITALIANI E FRANCESI

L'ufficio Centrale del Dopolavoro e Amministrazione delle Ferrovie francesi (S.N.C.F.) hanno convenuto di attuare, anche per l'anno 1970, un programma di scambio individuale di soggiorno tra figli di ferrovieri delle rispettive Amministrazioni.

Di tali scambi possono fruire i giovani aventi età compresa fra i 14 ed i 20 anni.

Il periodo dei soggiorni sarà di massima quello estivo salvo eventuale estensione alle vacanze natalizie e pasquali.

Gli agenti che desiderano far soggiornare i loro figli in territorio francese presso famiglie di ferrovieri della S.N.C.F. dovranno richiedere gli appositi moduli direttamente all'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, Via Bari, 22 - 00161 Roma.

Tali moduli, compilati in ogni loro parte, in duplice copia, dal capo famiglia, dovranno essere inviati direttamente, al più presto possibile, e comunque almeno 60 giorni prima dell'inizio del soggiorno, allo Ufficio succitato, unitamente alle referenze, al certificato medico ed a una fotografia del candidato.

Sarà cura del suddetto Ufficio trasmettere le richieste al competente Ufficio delle Ferrovie francesi.

Si precisa, peraltro, che il Dopolavoro ferroviario limita la propria attività a facilitare lo scambio fra famiglie dei due Paesi e non si occupa né dell'accompagnamento dei giovani, né della organizzazione materiale del viaggio.

S'informa, inoltre, che i figli dei ferrovieri italiani diretti in Francia, saranno ricevuti, previ accordi con la famiglia ospitante, alla frontiera o alla stazione terminale all'arrivo del treno, o nell'Ufficio del Capo Stazione Titolare della stazione stessa.

UNA NUOVA CONVENZIONE DLF/INAF PER L'ASSISTENZA AI FERROVIERI

Sono passati 15 anni da quando venne stipulata la prima convenzione relativa alla assicurazione volontaria del personale ferroviario contro gli infortuni in servizio ed extra professionali.

Il 30 luglio scorso il Ministro dei Trasporti ha ratificato una nuova convenzione stipulata tra l'ufficio centrale del Dopolavoro e l'Istituto Nazionale di Assistenza ai ferrovieri (I.N.A.F.).

Per evitare confusioni, vogliamo chiarire, innanzitutto, che gli agenti ferroviari attualmente assicurati potranno continuare a beneficiare della precedente forma assicurativa fino alla sua naturale scadenza novennale. Qualora, però, le nuove condizioni risultassero più aderenti ai loro desideri, potranno chiedere la sostituzione delle attuali condizioni con altre per il cui dettaglio rimandiamo ai depliants che verranno distribuiti in ogni impianto.

L'Istituto Nazionale di Assistenza ai ferrovieri opera sotto il controllo delle Organizzazioni Sindacali ed il suo scopo non è solamente quello di « assicurare » i ferrovieri contro i rischi che, nella loro vita di ogni giorno, sono purtroppo presenti, ma di garantire — in particolari situazioni — una assistenza finanziaria atta a far loro superare determinate difficoltà economiche.

Durante l'assenza per infortunio, sia esso avvenuto in servizio o fuori, l'assicurato percepisce una somma giornaliera in relazione alle quote sottoscritte; ed inoltre ha facoltà di optare per più elevati massimali che, escludendo l'invalidità temporanea, garantiscono una liquidazione di L. 4.000.000 per morte e fino a L. 12.000.000 per invalidità permanente, per ogni quota sottoscritta.

L'INAT interviene inoltre finanziariamente in particolari situazioni: in caso di vertenza giudiziaria, legata ad inconveniente di esercizio, sono previsti sussidi atti a sopperire le spese di assistenza legale, graduate secondo il livello del processo; vengono elargiti sussidi in caso di esonero determinato da cause particolari e per le quali l'Azienda ferroviaria non potrebbe intervenire che nei limiti imposti dalla legge; vengono, infine, concessi sussidi anche in caso di ricovero ospedaliero superiore a 15 giorni.

Come si vede, tutto questo è ben diverso da quanto un qualsiasi altro ente assicuratore possa offrire; è opportuno, infine, sottolineare che la attività è sottoposta al controllo del personale ferroviario mediante i suoi rappresentati sindacali e dell'Azienda attraverso l'ufficio centrale del Dopolavoro.

N.D.R. - Con lo stipendio del mese di ottobre, verrà inserita nella busta paga di tutto il personale una scheda di adesione alla nuova polizza, che dovrà essere sottoscritta e restituita alla Segreteria dell'impianto di appartenenza.

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso, T. 370

● **Il giorno 13 settembre** scorso, in un noto ristorante cittadino, si sono riuniti ad Ancona, in lieto simposio, numerosi dipendenti del Deposito Locomotive di Ancona per salutare, in perfetta allegria, il Capo Deposito Superiore uscente Michele Milella, destinato alla Dirigenza del D.L. di Bari, e, per dare il cordiale benvenuto al nuovo titolare Capo Deposito Superiore Giampietro Justini. Un breve indirizzo di saluto ed un fervido augurio sono stati rivolti ai due Dirigenti da parte del Segretario Superiore Ivo Emett, tra gli applausi calorosi dei partecipanti che intendevano sottolineare le meritate parole di stima, di apprezzamento e di ringraziamento espresse nei riguardi degli stessi.

● **Il Campionato Juniores** riservato ai piccoli tennisti di San Benedetto del Tronto, affidati alle cure dell'ottimo Roberto Palestini, ha visto al primo posto Danilo Di Concetto, secondo classificato Carlo Paci.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Dopo una lunga permanenza** alla dirigenza di questa Divisione Ragioneria, l'Ispettore Capo dottor Lucilio Porzio è stato trasferito alla dirigenza di quella di Napoli. Al dott. Porzio — del quale ricordiamo la squisitezza del tratto e la calda simpatia ispirata — ed alla sua gentile famiglia auguriamo buona fortuna di tutto cuore.

A sostituire il dott. Porzio è giunto dalla dirigenza della Divisione Ragioneria di Cagliari l'Ispettore Capo dott. Biagio Cammarata, il quale, per essere già stato lunghi anni presso questa Divisione, di essa conosce necessità e problemi che non mancherà di risolvere con la competenza e la preparazione che gli riconosciamo. Auguri di buon lavoro da parte di « Voci » al dott. Cammarata.

● **Benvenuto augurale** porgiamo all'Ispettore i.p. ing. Roberto Raciti, recentemente destinato presso questa Divisione Materiale e Trazione. Al giovane funzionario auguri di buon lavoro.

● **L'Associazione Mutilati Invalidi** e Famiglie dei Caduti delle Ferrovie dello Stato il 14 settembre ha tenuto a Bari l'Assemblea Nazionale della categoria. Dopo una Messa di requiem nella Chiesa delle Giuseppine, l'Assemblea si è riunita nel Salone del Dopolavoro Ferroviario. Hanno parlato il Presidente Nazionale cav. Del Monte ed il Presidente Compartimentale cav. Croce. In rappresentanza del Direttore Compartimentale ha parlato il Capo della Divisione Lavori ing. Candiloro, illustrando le previdenze e l'interessamento dell'Azienda per questa benemerita categoria di ferrovieri. « Voci » augura volentieri il raggiungimento dei traguardi prefissi dalla categoria.

● **Organizzato** dall'Azienda di Soggiorno di Termoli, si è tenuto il concorso per la selezione dei bambini allo « Zecchino d'oro » di Bologna. La piccola Antonella Lafratta di 5 anni, figlia del Capo Gestione 1ª classe Vincenzo, Segretario della Stazione di Termoli, è risultata vincitrice ed è stata premiata dal Mago Zurlì appositamente intervenuto alla Selezione. Auguri alla piccola Antonella di affermarsi alla finale che l'Antoniano di Bologna organizzerà prossimamente.

● **Onorificenze:** su proposta del Sig. Ministro dei Trasporti sono stati insigniti Cavalieri dell'Ordine al Merito della R.I. il dott. Giovanni Ricchiuti, C.S. Superiore Titolare di Brindisi, il sig. Giuseppe Dell'Anna, C.S. Superiore Titolare di Lecce, ed il sig. Nicola Scorza, Capo Gestione Superiore Titolare delle Gestioni Merci di Bari Centrale. Complimenti cordiali ai tre amici per il meritato riconoscimento. Anche il Macchinista TM sig. Domenico Costantini del Deposito Locomotive di Taranto ha ottenuto la nomina a Cavaliere perché il 9 settembre 1943 riuscì a salvare la bandiera di combattimento del Cacciatorpediniere « Premuda » ed a portarla in salvo presso le nostre Autorità Marittime di Taranto. Complimenti al bravo commilitone.

La giornata del ferroviere nei compartimenti

Anche quest'anno il simbolico appuntamento di tutti i ferrovieri ha avuto luogo. A Roma con particolare solennità e ne parliamo diffusamente in altra parte del giornale, con minor numero di partecipanti, in tutti gli altri Impianti, ma non per questo meno suggestivo.

La nostra Festa è divenuta ormai un incontro, un ritrovarsi dopo un anno di lavoro, una breve pausa che vuole anche essere l'ocasione per un bilancio della nostra attività.

Ovunque le Autorità pubbliche sono intervenute partecipando con i ferrovieri alle celebrazioni sottolineando così il carattere sociale della nostra Azienda.

A Bologna i ferrovieri hanno tra l'altro voluto solennizzare la ricorrenza con una gita a Marzabotto ove è stato reso omaggio al Mausoleo che ricorda il sacrificio degli abitanti. Nel salone del D.L.F. si è svolta la cerimonia di Venezia, e nel pomeriggio l'esibizione del complesso folcloristico « I Ruzantini Padovani » è stata una festosa appendice. Nella Stazione di Firenze S.M.N. è stata celebrata una Messa cui sono intervenute le autorità cittadine. A Genova, nei locali del D.L.F. è stato offerto un rinfresco ai ventotto « Anziani » ed agli invitati alla cerimonia della consegna dei diplomi. A Cagliari e in molte altre Sedi compartimentali sono stati proclamati e premiati i vincitori dei concorsi per l'abbellimento delle stazioni.

In tutte le sedi compartimentali ha assunto particolare solennità la consegna dei diplomi e delle medaglie ai mutilati e feriti per cause di servizio ed agli « Anziani della Rotaia ».

● **Fiori d'arancio** per il geom. Tito Di Marzio, Ass. P.le a Foggia, nipote del nostro Redattore compartimentale e la signorina Titina Radoni. La cerimonia si è svolta presso la suggestiva cappella del Santuario dell'Incoronata. Dopo un ricevimento gli sposi sono partiti in luna di miele. Auguri cordiali.

● **Nozze d'argento** hanno felicemente celebrato il C.S. P.le di Foggia sig. Antonio D'Avvocati con la gentile signora Anna De Meo, ed il Capo Treno di 1ª classe del D.P.V. di Foggia sig. Giovanni Quartulli con la gentile signora Anna Verde. Auguri sinceri da parte di « Voci ».

● **Binario dieci.** Nicola Tota, figlio del cav. Francesco, Applicato P.le della Divisione Lavori, è stato brillantemente promosso alla 2ª Media; il Manovale i.p. sig. Felice Nitti di Bari Centrale ha conseguito la promozione alla 5ª classe dell'Istituto Industriale con ottima votazione. Anche la signorina Irene Cocozza, figlia del Capo Gestione di 1ª classe Matteo della stazione di Bari Centrale, ha brillantemente conseguito la licenza liceale con ottima votazione: vivissimi auguri da « Voci ».

FERROVIERI ALL'O.D.G.

L'Appl. P.le Giuseppe Deire e il Segr. Capo Francesco Leonardi hanno ricevuto un premio per il suggerimento relativo alla indicazione sulla corrispondenza di servizio del numero di telefono dell'Ufficio emittente. Tale indicazione potrebbe consentire una rapida individuazione del dipendente interessato alla trattazione della pratica ed una conseguente maggiore velocità delle informazioni.

● **Presso la 3ª Zona I.E.** di Barletta è stato collocato a riposo l'Operaio specializzato Giovanni Penna. I superiori, i colleghi ed amici hanno festeggiato l'avvenimento offrendo al Penna una medaglia d'oro ricordo. Lunga e serena pensione anche da parte di « Voci ».

● **Binario dieci** per Vincenza Tanzi, figlia dell'Operaio qualif. 1ª classe Ruggiero, che ha conseguito la maturità scientifica; per Giovanni Stella figlio dell'Operaio qualif. 1ª classe Luigi, che si è diplomato perito industriale; per Carlo Dambra, figlio dell'Operaio qualif. 1ª classe Giovino, pure diplomatosi perito industriale.

« Voci » si complimenta con i neo diplomati e con i felici genitori.

● **La nostra solidarietà** al Capo Stazione di 1ª classe di Barletta sig. Alfredo Pizzuto per il decesso della sua adorata madre. Porgiamo vivissime condoglianze anche al padre comm. Sabino Pizzuto, funzionario a riposo delle Ferrovie del Sud-Est e Segretario del Comitato Pro Canne della Battaglia.

● **A tutti** i ferrovieri che nel decorso mese hanno lasciato l'Azienda per collocamento a riposo « Voci » augura lunga e serena pensione.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **Oldino Manaresi**, il Titolare della stazione di Lugo, ha un figlio in gamba, Dario, il quale si è laureato in ingegneria meccanica con elevato punteggio ed ora, superati anche gli esami della Scuola Professionale, se lo troverà ben presto Ispettore i.p. Quella pasta d'uomo di Oldino è ben lieto di essere superato da figliolo e noi ci felicitiamo con ambedue.

● **Un infartaccio buscato** sul piazzale ha messo temporaneamente fuori combattimento Rino Ricci, il bravo Titolare di Cesena che avevamo descritto anni or sono nella rubrica « 24 ore con... ». Gli amici — e son molti — si rivolgono a « Voci » per ogni migliore augurio e perché torni presto fra noi.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini, T. 310

● **58 garofani rossi** ed il tradizionale lungo fischio hanno siglato la vita ferroviaria del Macchinista 1ª classe Ottavio Murranca, collocato in quiescenza di recente per raggiunti limiti d'età. Sono andati in pensione, festeggiatissimi dai colleghi di lavoro, anche il Controllore Viaggiante Principale Pietro Cugnolu e Florido Lai, già Titolare della Stazione di Elmas.

Ai neo-pensionati l'augurio di un meritato e lungo riposo!

● **Garzuglia Piero** è il nuovo Capo della 1ª Zona I.E. Per il nuovo incarico e per la promozione a Capo Tecnico di 1ª classe, già notificata, gli facciamo pervenire le nostre felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Maria Daniela Modica, figlia primogenita del Capo Stazione Gioacchino della Divisione Movimento e Anna Maria Angius figlia del Segretario Tecnico P.le Salvatore della Divisione Impianti Elettrici. Auguroni!

● **Binario dieci** - Adele Cimminiello figlia del Segretario Superiore Mario ha conseguito la maturità magistrale con l'eccezionale media di 60/60; Secci Franca figlia dell'Op. Qual. 1ª cl. Armando della Squadra Rialzo di Cagliari promossa alla 3ª magistrale con buona votazione; Giuseppe Mastropaolo figlio dell'Op. Michele della Squadra Ponti promosso alla 3ª Ragioneria; Armida Marengo, figlia dell'A. M. Antonio del D.L. di Cagliari alla 2ª Ragioneria. Ai bravi studenti ed in particolare alla signorina Adele Cimminiello vadano le nostre felicitazioni!

● **Una giovane vita stroncata.** Il Capo Gestione Giorgio Lerici della Stazione di Golfo Aranci è morto. Un'emorragia violenta lo ha colpito all'improvviso; ricoverato d'urgenza all'ospedale di Olbia la notte dell'8 agosto è stato tenuto in vita con trasfusioni di sangue offerto dal suo collega di lavoro Mario Acciaro e con plasma fatto giungere dagli ospedali di Sassari con staffette veloci della Polizia Stradale. Quando la notte del 10 più grave si palesava il male è stato provveduto a farlo trasportare all'Ospedale di Sant'Eugenio di Roma, dove per un'intera settimana il povero Giorgio ha resistito tenacemente. Per i colleghi di Golfo Aranci è stata la perdita di un fratello, di un amico sincero. Ai genitori, che vivono a La Spezia « Voci » invia sentite condoglianze.

● **Marcia Nuziale** per il dr. Salvatore Angelo Berutti e per la signorina Maria del Carmel Vincentes Ruiz. Alla simpatica coppia e al Capo Reparto Movimento di Cagliari Aldo, padre dello sposo, le felicitazioni di « Voci ».

FIRENZE

Red.: **Dr. O. Montelatici, T. 3512 (Serv. Mat. e Traz.)**

● **Fiori d'arancio.** Nella caratteristica chiesa di S. Pasquale a Bari, si è sposato, nello scorso mese, Nicola Grandolfo, Segretario dell'Ufficio 9°, con la gentile signorina Angela De Filippis. I giovani sposi, dopo la bella cerimonia, sono stati calorosamente festeggiati da parenti e amici.

A Firenze, nella chiesa di S. Bernardino a Borgunto (Fiesole), Carlo Castagnoli, Segretario Tecnico Principale dell'Ufficio 9°, si è unito in matrimonio con la gentile signorina Annabella Bianchini. Dopo il rito religioso ed il banchetto in loro onore, gli sposi sono partiti per un viaggio di nozze in Sicilia.

Rallegramenti ed auguri di felicità e di benessere.

● **Si è spento a Cattolica,** all'età di 56 anni il collega ed amico geom. Armando Sauri, Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe. Il Sauri era molto conosciuto al Servizio Materiale e Trazione, per aver trascorso diversi anni della sua vita ferroviaria presso l'Ufficio Studi locomotive, dove, per la sua viva cordialità e per le sue ottime doti di disegnatore e tecnico esperto, era molto apprezzato da superiori e da colleghi. Stroncato improvvisamente da un male inesorabile, il Sauri lascia in grande sconforto la moglie, signora Carmela, ed i figli Sandro, Giampiero e Mara, ai quali porgiamo profonde condoglianze.

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un encomio:

al Capo squadra della linea Luigi Capponi il quale, il giorno 14.4.1969 nella Stazione di Romadello Sopra, avendo notato che tale Francesco Leone, nel tentativo di salire sul treno AT. 631, già in movimento, rimaneva aggrappato alla maniglia esterna di una vettura, si slanciava prontamente in soccorso del predetto e con grave rischio della propria incolumità riusciva a trarlo in salvo.

Al Manovale Michele Delfino, il quale il giorno 5.7.1969, nella Stazione di Arenzano, accortosi che un viaggiatore di età avanzata attraversava il binario sul quale sopraggiungeva il treno 205 in piena velocità, si slanciava prontamente, con grave rischio della propria incolumità personale, in soccorso del predetto, riuscendo a trarlo in salvo.

Al Capo squadra Deviatori Michele Masullo, il quale, il giorno 22.5.1969 nella stazione di Battipaglia, accortosi che il Conduttore del treno 83, appena licenziato, nel tentativo di aiutare due viaggiatori rimasti sui predellini scivolava cadendo tra il marciapiedi e la rotaia sinistra, si slanciava a soccorrerlo e, con grave rischio della propria incolumità riusciva a trarlo in salvo.

Ed ha elogiato:

il Conduttore Adriano Brilli del Deposito Personale Viaggiante di Firenze S.M.N., il quale, il giorno 8.11.1968, avendo rinvenuto sul treno 38 ove prestava servizio, una borsetta da donna contenente tra l'altro, la somma di L. 18.000 e due assegni di c/c, dei quali uno già compilato per lire 600.000 la consegnava all'Ufficio Oggetti Rinvenuti della Stazione di Milano Centrale.

Il Macchinista di 1ª classe Giovannino Testoni del Deposito Locomotive di Cagliari, il quale, il giorno 17.4.1969, avendo rinvenuto all'interno del treno AL 772 3249, nel Deposito Locomotive di Cagliari, una borsetta contenente tra l'altro, la somma di lire 30.000 ed alcuni oggetti d'oro — il tutto per un valore complessivo di L. 120.000 circa — la consegnava al Maresciallo di servizio della locale Polfer.

Il Conduttore Rinaldo Palanca, il quale il giorno 30 aprile c.a. di scorta al treno 206 nella tratta Albenga-Alassio avendo rinvenuto in un compartimento vuoto, una borsetta da donna contenente, tra l'altro, una busta con L. 350.000 ed un borsellino con L. 25.500, consegnava il tutto all'Ufficio Oggetti Rinvenuti della Stazione di Ventimiglia.

Il Manovale Angelo Traversone, il quale il giorno 9 agosto c.a. nella stazione di Rapallo, avendo rinvenuto su una panchina del secondo marciapiede, una borsetta da donna contenente, tra l'altro, la somma di 300 dollari ed un orologio d'oro, consegnava il tutto al superiore.

FIRENZE

Red.: **Dr. A. D'Errico, Tel. 2301**

● **Nel corso della celebrazione** della « Giornata del ferroviere », nel salone dalla palazzina di rappresentanza della stazione di Firenze S.M.N. il Direttore Compartimentale ha effettuato la consegna dei premi ai vincitori del concorso per il decoro e l'abbellimento degli impianti per l'anno 1969. Erano presenti autorità cittadine, rappresentanti di Enti turistici, delle Camere di Commercio e della stampa. Prima di procedere alla premiazione l'ing. Martarelli ha pronunciato un discorso di circostanza nel quale, dopo avere espresso il proprio compiacimento ai titolari degli impianti per l'opera da loro svolta, insieme al dipendente personale, per la buona manutenzione di locali e giardini, ha rivolto un ringraziamento a tutti gli Enti che hanno contribuito alla riuscita del concorso. Hanno ricevuto la medaglia d'oro i seguenti titolari di stazioni: Wladimiro Ducci di Arezzo, Umberto Amedoro di Firenze Rifredi, Attilio Bianchelli di Poggibonsi, Antelo Fambrini di Carrara A., Gaetano Nenci di Rignano, Alvaro Panichi di Populonia, Luigi Camaiora di Villafranca B., Goliardo Pedani di Quercianella, Otello Borgheresi di Pietrasanta, Enrico D'Alessandro di Cortona C., Cam Carniani di Castellina in Chianti, Ilo Rafanelli di Ronta, Domenico Pelliconi di Brisighella e Bruno Goti di S. Piero a Sieve. La medaglia d'oro è stata inoltre consegnata al Capo Deposito P.le Enrico Balzanti di Pistoia, al Capo tecnico P.le Ilio Tintori, della sottostazione elettrica di Livorno, al Capo tecnico 1ª cl. Eugenio Andolfi della sottostazione elettrica di Follonica, all'Operaio specializzato Adrio Iacomelli della sottostazione elettrica di Grosseto, al Sorvegliante della linea Mario Massinelli di Chiusi, ai Capi squadra linea Renato Vivarelli e Adelmo Maghenzani. Sono state anche consegnate medaglie di vermeil e d'argento, oggetti ricordo e diplomi di benemerenza.

● **Il Coadiutore Capo** Vito Di Gioia, del Deposito locomotive di Grosseto, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. Vivissimi auguri di buona quiescenza.

● **Sono nate: Silvia** al manovale Walter Modesti e Monica all'Operaio q. Piero Bellani entrambi di Castiglioncello. Felicitazioni ai genitori e auguri ai neonati.

GENOVA

Red.: **G. Sguerso, T. 541**

● **E' improvvisamente** deceduto il Coad. Capo Walter Barbieri della Segreteria particolare del Direttore Compartimentale. Impiegato preparato e scrupoloso, ha lasciato un grande vuoto fra i colleghi ed i suoi tantissimi amici. Inconsolabili la moglie e la figlia.

E' mancata all'affetto dei suoi cari, la signora Maria Aguiani, moglie dell'ex Aiutante Pierino Calabria.

Ai familiari i sensi del nostro più vivo cordoglio.

● **Con recente decreto** del Presidente della Repubblica sono stati insigniti della onorificenza di Cavaliere al merito della R.I., il Segr. Superiore Luigi Nano, il Capo Stazione Superiore Mario Lezzer, il Capo Stazione Superiore di Ventimiglia Nicolò Calcagno, il Manovale Alberto Sivori d Genova P.P. ed il Segr. Capo Giuseppe Pinetti. Significativa la decorazione al Manovale Sivori in premio ed a riconoscimento del suo valore. Il cav. Sivori è stato particolarmente festeggiato presso la nostra redazione centrale. A tutti le più vive felicitazioni.

● **Lieti avvenimenti** presso i nostri pensionati. Il cav. Carlo Vittorio Chiesa ex Ispettore P.le ha felicemente raggiunto il traguardo delle Nozze d'oro. Al cav. Chiesa ed alla gentilissima consorte, signora Piera, i più fervidi auguri.

● **Ha dato prova** di grande vitalità Felice Francesco Cosso, classe 1905, ex Applicato Capo della Divisione Lavori partecipando al Campionato di marcia in montagna svoltosi a Ronco Scrivia su un percorso di km. 9,200. Il Cosso ha effettuato il percorso con il tempo record di 1 h e 30' migliorando, anche, il precedente primato per veterani. Per l'impresa è stato premiato con un'artistica medaglia d'oro. Bravo Felice!

● **Presso la Scuola Professionale,** ottimamente attrezzata e funzionale, sono iniziati i corsi di istruzione per i vincitori dei concorsi per Capo Gestione, Assistente di stazione e Conduttore, che vengono assiduamente e proficuamente frequentati. Una calorosa stretta di mano ai nuovi arrivati.

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **La terza Mostra compartimentale** degli « hobbies », organizzata dal Dopolavoro di Cremona, ha ottenuto una discreta partecipazione di adesioni. I premi, consegnati dall'ing. Taglioni, Capo della Divisione Materiale e Trazione, che rappresentava il Direttore Compartimentale, sono stati ripartiti fra i vincitori delle due seguenti categorie: pittori fuori concorso, a Virgilio Nolli; 1° Guglielmo Salvetti; 2° Emilio Duranti; 3° Aleardo Mattioli; 4° Gabriele Cortellazzi; altri lavori: 1° Alessandro Gemmi; 2° Bruno Foglia.

● **Il presidente del Dopolavoro** di Milano, sig. Aldo Serventi, è stato nominato Cavaliere al merito della Repubblica. Gli formuliamo fervide, sentitissime congratulazioni.

● **La squadra di tennis** del D.L. di Milano, composta dai giocatori Tambresoni, Torelli, Covini, Clerici, Renzi, Asnaghi, Piombino, Vezzoli, è stata battuta per 10-4 nel corso di un incontro amichevole svoltosi a Parigi, dalla rappresentativa parigina della S.N.C.F. i cui componenti erano Massias, Liard, Vinches, Morizot, Grassin, Rufin, Merlin, Palies. L'incontro si è svolto nel più ampio spirito di amicizia ed all'insegna della cordiale ospitalità dei ferrovieri francesi, al cui presidente della sezione tennis, sig. Lecourt, il presidente del D.L. di Milano, cav. Serventi, ha consegnato una caratteri-

stica targa ricordo di questo primo incontro tennistico italo-francese.

● **Cicogna express** - Rita, all'Operaio spec. Vittore Zampiccoli; Sabrina, all'Operaio 1ª cl. Renato Maschi, entrambi della VI Zona I.E. di Treviglio. Maria Stefania, al Manovale Stefano Raimondo; Francesco, al Manovratore Domenico Orlando, entrambi della stazione di Rho. Cordiali felicitazioni.

● **Nella sala degli specchi** di Palazzo Litta si è svolta una cerimonia di saluto all'Ing. Aldo Rossetti che ha lasciato la dirigenza del Compartimento e l'Azienda per raggiunti limiti di età. Tutti i Capi Divisione e sostituti unitamente ai collaboratori della sua segreteria si sono affettuosamente stretti attorno al festeggiato e gli hanno porto un pregiato dono ricordo. Gli sono state indirizzate calde espressioni di commiato alle quali ha risposto con pari sensibilità. Anche la Direzione della Cooperativa portabagagli che era rappresentata dal presidente, rag. Malugani, gli ha consegnato una medaglia.

● **E' mancato improvvisamente** il Segret. Sup. 1ª cl. geom. Amilcare Simonetta. Ci associamo al dolore della famiglia unitamente a tutti i dipendenti della Divisione Lavori ove l'Estinto ha lasciato un profondo vuoto.

● **Marcia nuziale** - Per il Coadiutore Capo Francesco Guardiano e per la gentile signorina Dantina Venturi; per il Revisore Capo Napoleone Campidoglio e per la gentile signorina Stefania Meregalli. Sono due « accoppiate » della Divisione Commerciale: fervidissime felicitazioni!

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli, T. 3171**

● **Binario dieci** - Ci complimentiamo con:

— le figlie studiose del Macch. 1ª cl. Delio Del Principe del Dep. Loc. di Napoli Smistamento: Michelina, che ha conseguito la maturità scientifica; Maria Cristina ed Evelina, che hanno conseguito la licenza magistrale;

— Giuliana, figlia di Amedeo Balzamo, Capo Stazione titolare di Torre del Greco, per avere conseguito il diploma di ragioniere;

— Angelina, diplomatasi in ragioneria; Anna, promossa al 3° tecnico commerciale; Carlo, promosso alla 3ª media: figli del Capo Tecnico P.le Mario Santomartino dell'Ufficio Collaudi;

— Ermelinda, figlia del Sorv. P.le Tullio Grifone di Napoli C. F., per aver conseguito la maturità scientifica con la votazione di 54/60.

● **Nei locali della mensa** dell'Officina Elettromeccanica di Torre Annunziata è stata celebrata una Messa in suffragio del Capo Tecn. Sovr. Pasquale Plachese, recentemente scomparso. Tutte le maestranze erano presenti al rito, officiato dal Cappellano Compartimentale don Biagio Scarpati. Con questa cerimonia il personale ha voluto ricordare il vecchio dirigente tanto amato e stimato da tutti.

● **Il Capo Treno di 1 cl.** Francesco Sponziello, in quiescenza dal lontano 1931, ha compiuto in questi giorni il 93° anno di età. Egli vive a Salerno, presso la famiglia Rubino, ed è tuttora ricordato con affetto dal personale. Gli auguriamo lunghi anni ancora di vita serena.

● **Presso il Dopolavoro Ferroviario** di Cancello si è svolta la 1ª Piccola Olimpiade, nel corso della quale sono stati premiati tutti gli atleti che per conto del Sodalizio hanno partecipato nel corso dell'anno alle varie competizioni. Il nostro bravo e i nostri sinceri auguri agli atleti ed agli organizzatori.

● **Nel salone del Sodalizio** di Caserta sono stati festeggiati per il loro collocamento a riposo l'Op. Qual. di 1ª cl. Cesare Monteleone e il Manovale Carlo Timo del 9° Tronco I.E. di Caserta. Sono intervenuti alla bella cerimonia l'ing. Castria, il Capo della Zona di Caserta e di Acerra, il Capo Tronco di Caserta e molti colleghi ed amici dei festeggiati. Al termine della cerimonia il Capo della 4ª Zona ha consegnato ai due esonerandi un ricordo da parte dei colleghi ed una pergamena in segno di affetto. Ai vecchi amici giungano i nostri auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Nella artistica Basilica** di S. Antonio in Afragola, sono state celebrate le nozze tra il Capitano m/m Enzo Mosca e la leggiadra sig.na prof.ssa Rosa Balsamo, sorella del collega Federico Balsamo. Il rito religioso è stato officiato dal M.R. Padre Don Giovanni Spallone. Compare d'anello per lo sposo, il prof. Antonio Rocco, e per la sposa il Marchese dr. Carlo Saltelli. Numerosissimi i parenti e gli amici alla cerimonia che si è conclusa alle « Arcate » di Napoli, da dove gli sposi sono partiti per un lungo viaggio di nozze.

● **La famiglia del collega** Segr. Princ.le Salvatore Robustelli è stata allietata dalla nascita di un paffuto bambino al quale è stato imposto il nome di Ettore. All'amico Salvatore e alla sig.ra Alba, di recente assunta in ferrovia con la qualifica di Segretario ed in servizio alla Segreteria Compartimentale di Napoli, giungano le nostre più vive felicitazioni con cari auguri.

● **L'Ass. P.le Francesco** Capasso, della staz. di Benevento, ha festeggiato le nozze d'argento con la gentile consorte sig.ra Carmela, attorniato da figli e nipotini. « Voci » si unisce agli amici e colleghi dello « sposo », beneaugurando.

● **La gentile sig.na** Silvana Santosuosso, figlia del Segr. Trcn. Pr. Antonio della Divisione I.E., si è brillantemente laureata in lettere moderne, discutendo la tesi su « Aspetti dell'architettura gotica a Napoli », relatore il Ch/mo Prof. Valerio Mariani. I nostri auguri alla brava Silvana.

● **Benvenuto a Napoli** al dr. Lelio Porzio, Isp. Capo, il quale dopo dieci anni di lontananza ritorna alla sua città per assumere la dirigenza della Divisione Ragioneria. Auguriamo all'amico Lelio buon lavoro, ed altrettanti auguri inviamo al dr. Moretti Giuseppe, il quale è stato destinato ad altri incarichi.

● **Giungano graditi** i nostri più vivi complimenti a tutti i ferrovieri che hanno esposto le loro opere nella sede sociale del Circolo Nautico del Dopolavoro Ferroviario di Napoli, a chiusura della attività della Scuola di Pittura e Scultura del Sodalizio partenopeo.

● **I nostri auguri** al bravissimo Carlo, figlio del dr. Utzeri, Capo della Segreteria Compartimentale di Napoli, il quale si è brillantemente laureato in scienze biologiche, con una tesi che ha meritato il 110 e lode. I nostri rinnovati auguri e ad maiora al bravo Carlo.

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanco, T. 3366**

● **Presso la stazione** di Catania Centrale si è costituito un gruppo di giovani, figli di ferrovieri, che si prefigge lo scopo di realizzare attività culturali e ricreative. Il predetto « Gruppo », denominato ACRAFF (Associazione culturale ricreativa autonoma figli dei ferrovieri), attualmente comprende 35 membri, giovani di ambo i sessi di età fra i 16 ed i 20 anni. L'iniziativa, che ha trovato in questi giovani una pronta ed entusiasta adesione, è stata promossa ed organizzata dall'Assistente Sociale dei Ferrovieri sig.na Marisa Puglisi.

● **I seguenti colleghi** sono stati recentemente insigniti dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana: Capo Stazione Superiore Salvatore Occhipinti, Ispettore Principale ing. Armando Monastra, Ispettore Principale dott. Giorgio Morabito, Ispettore Principale dott. Giuseppe Ferrante, Segretario Superiore di 1ª classe geom. Rocco Girlanda, Applicato Capo a riposo Giuseppe Rinella, Segretario Tecnico Superiore a riposo G. Battista Pampanini, Segretario Superiore a riposo Enrico Valenti. A tutti le nostre più vive congratulazioni.

● **Il 2 settembre u. s.** il Direttore Compartimentale, ing. Giovanni Battista Samoggia, nel corso di una breve e significativa cerimonia, ha inaugurato i nuovi locali della mensa del Deposito Locomotive di Palermo. Presenti alla cerimonia i Capi delle Divisioni, molti Funzionari ed un folto stuolo di maestranze dello stesso Deposito.

● **Marcia nunziale** per Pietro Conigliaro, Manovale ad Alcamo Diramazione, il quale ha coronato il suo sogno d'amore sposando, nella Chiesa Madre di Carini, la gentile sig.na Maria Badalamenti. Testimoni per lo sposo l'On.le Pier Santi Mattarella ed il dott. Giuseppe Giambanco. Fra i numerosi invitati l'On.le Bernardo Mattarella. Agli sposi, partiti per un lungo viaggio all'estero, vadano i più fervidi auguri di «Voci».

● **Cicogna express** - La famiglia dell'Aiuto Macchinista Salvatore Vinciguerra, del Deposito Locomotive di Palermo, è stata allietata

Nella foto, da sinistra: Il C.S. Sup. Loffredo, nostro vecchio collaboratore, il presidente nazionale della « amicale » Gugole, Mme Andrée Morin, segretaria generale della « Vie du Rail », il periodico dei ferrovieri francesi gemellato con « Voci », il segretario compartimentale della amicale di Roma Sulfaro.

I CONVEGNO NAZIONALE DELLA AMICALE ITALIANA DEI CAPI STAZIONE

Domenica 5 ottobre ha avuto luogo a Ladispoli (Roma) il I Convegno Nazionale dell'Amicale Italiana dei Capi Stazione, l'Associazione aderente alla Federazione Europea delle Amicali Nazionali dei Capi Stazione, che ha per fondamento istituzionale l'amicizia e la collaborazione tra coloro che esplicano lo stesso mestiere, senza distinzione di nazionalità o di ideologie politiche, e per fine ultimo la collaborazione alla unificazione del nostro continente anche attraverso la ferrovia che ha una mitica e naturale vocazione europeistica.

Al Convegno, tenutosi nei locali del Grand Hotel Villa Margherita, hanno partecipato circa settanta Capi Stazione con le famiglie, provenienti da tutta la Rete dello Stato e (per la prima volta) da alcune ferrovie secondarie. Ospiti d'onore Mme Andrée Morin di Parigi, segretaria generale de « La Vie du Rail », il periodico aziendale della S.N.C.F., che ha anche portato un messaggio del Direttore M. Salin, e ing. De Rosa vice segretario europeo della Association Européenne des Cheminots, l'Ispettore Castellani della Società Ferroviaria STEFER di Roma, l'amico cav. Alteri segretario di redazione di Voci della Rotaia.

Dopo un breve saluto del presidente distrettuale di Roma, Loffredo, ha preso la parola il presidente nazionale Gugole riassumendo l'attività svolta dal sodalizio fin dalla sua fondazione e formulando i programmi per il futuro. Sono seguiti alcuni interventi dei soci e la replica del presidente nazionale.

Umberto BONEMAZZI

Un caloroso successo ha ottenuto il nostro ATTALO nella Mostra Antologica inaugurata il 22/9 alla Galleria d'Arte « Il Cavalletto » di Roma.

I nostri lettori conoscono in particolare Attalo per i disegni con cui illustra il « fatterello del mese » e per le vignette umoristiche.

La capacità di Attalo di cogliere gli aspetti grotteschi di personaggi ed ambienti è illustrata ampiamente nelle opere esposte e che rappresentano il meglio di questo estroso bozzettista famoso in Italia fin dai tempi del « Marc'Aurelio ».

dalla nascita del primogenito Giorgetto. Al felice genitore, alla gentile consorte, sig.ra Rosaria, ed all'altrettanto felice nonno, Applicato Capo Giorgio, Presidente Compartimentale dell'Associazione Nazionale Mutilati, Invalidi e Famiglie dei Caduti per servizio delle F.S., i nostri più sentiti auguri.

E' nato Giuseppe Di Maria, figlio primogenito del Capo Stazione rag. Antonino, della stazione di Palermo Brancaccio. Al felice genitore ed alla sua gentile consorte, le nostre vive congratulazioni.

La famiglia del Manovale Francesco Paolo Fiore, della stazione di Catania Centrale, è stata allietata dall'arrivo del terzo rampollo al quale è stato imposto il nome di Anna Letizia. Al caro Fiore ed alla sua gentile consorte, sig.ra Vincenza, vivissimi auguri.

● **Il 30 luglio scorso** l'Applicato Filippo De Lisi, dell'Ispettorato Sanitario di Palermo, ha festeggiato, attorniato da un numeroso stuolo di parenti ed amici, le nozze di argento. Nella circostanza il De Lisi ha offerto un rinfresco nell'ampio salone delle Feste del locale Dopolavoro Ferroviario. Al caro De Lisi ed alla sua gentile consorte, sig.ra Giacoma, formuliamo le nostre più vive felicitazioni.

● **E' stato recentemente** collocato a riposo, per raggiunti limiti di età il Deviatore Pietro Di Bella, della stazione di Guardia Mangano. Il Titolare dell'Impianto, Capo Stazione Principale Antonino Billè, nell'offrire al neo-pensionato a nome del personale tutto, una medaglia ricordo gli ha manifestato la gratitudine dell'Azienda e sua personale per l'attaccamento al servizio dimostrato in ogni circostanza. E' seguito un rinfresco.

● **E' recentemente deceduto**, dopo breve malattia, il Segretario Tecnico Capo a riposo prof. Ignazio Coniglio, già dipendente della Sezione Materiale a Trazione. Ai figli dott. Mario, Ispettore Principale presso la Segreteria Compartimentale, e dott. Guido, Segretario Capo presso la Divisione Movimento, le nostre più sentite condoglianze.

Condoglianze anche all'Usciere Capo Gioacchino Giammarresi, dell'Ispettorato Sanitario di Palermo, il quale ha avuto recentemente la dolorosa perdita del padre.

● **Binario dieci** - Per Maria Molino, figlia dell'Ispettore Principale dott. Vincenzo, dell'Ispettorato Sanitario di Palermo, per aver conseguito la licenza elementare con dieci in tutte le materie; per Antonino Caldara, figlio del Coadiutore Salvatore, della Divisione Ragioneria di Palermo, per aver conseguito con la media di 8,11 la promozione alla IV classe del Liceo Scientifico; per Giovanna Ferrara, figlia del Capo Stazione Principale Rosario, Titolare di Altavilla Milicia, per aver conseguito con giudizio di « ottimo » la licenza media; per Antonio De Lisi, figlio dell'Applicato Filippo, dell'Ispettorato Sanitario di Palermo, per aver conseguito il diploma di geometra; per Carmelo Patanè, figlio del Capo Stazione Principale Sebastiano, Titolare di Brucoli, per aver conseguito con la brillante votaizione di 60/60 il diploma di Perito Chimico; per Gianfranco Accordina, figlio del Capo Stazione Principale Natale, della stazione di Gesso, per aver conseguito con la media di 56/60 la maturità classica; per Maria Grazia D'Arrigo, figlia del Capo Gestione Principale Eugenio, del 5° Reparto Traffico di Messina, per aver conseguito con la voltazione di « ottimo » la licenza media; per Maria Concetta Caracappa, figlia dell'Usciere Capo Antonino, della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, per aver conseguito con ottima votazione la licenza media; per Gabriella Mauceri, figlia dell'Applicato Principale Salvatore, della 10ª Zona I.E. di Messina, per aver conseguito con tutti dieci la licenza elementare; per Giuseppe Rumbolo, figlio del Macchinista di 1ª classe Antonino, del Deposito Locomotive di Palermo, per aver conseguito col giudizo di « ottimo » la licenza media; per Santina e Maria Pia Marsala, figlie dell'Applicato Tecnico Principale Antonino, del Deposito Locomotive di Palermo, per aver rispettivamente conseguito, con ottimi voti, la promozione alla 4ª magistrale ed alla seconda elementare; per Giuseppe e Rita Sanfilippo, figli del coadiutore Capo Gaetano, della Divisione Impianti Elettrici, per aver brillantemente conseguito la Maturità Tecnica Commerciale e la Maturità Magistrale.

La sig.na Ada Salto, figlia del Segretario Tecnico Superiore Luigi, della Divisione Materiale e Trazione, ha brillantemente conseguito, presso la Facoltà di Magistero dell'Università di Palermo, la laurea in lingue e letterature straniere discutendo una interessante tesi su « Don Giovanni di Molière - La sua origine e la sua diffusione nella letteratura europea ». Relatori i Chiarissimi professori Corsaro, De Mauro e Vitti.

Il 24 giugno u. s. Gia Puglisi, figlia dell'Operaio Qualificato di 1ª classe Salvatore, del Deposito Locomotive di Palermo, ha conseguito presso la locale Università la laurea in Glottologia discutendo, relatore il Ch.mo prof. Riccardo Ambrosini, una interessante tesi dal titolo « Le concezioni linguistiche di Viggo Brondal attraverso un esame delle sue opere ».

A Messina, presso quell'Ateneo, Presidente l'On.le prof. Antonino Mazzarino, relatore il Ch.mo prof. Antonino Risicato, si è laureata in materie letterarie con la votazione di 110/110, lode e dignità di stampa, la sig.na Angela Frisone, figlia del nostro collega Antonino dell'Officina Veicoli della stessa città.

Il 26 giugno u.s., presso l'Università degli Studi d Palermo, ha conseguito la laurea in scienze politiche il figlio Francesco dell'Assistente Principale Sebastiano Dugo, della stazione di Siracusa.

A tutti i sunnominati bravi e studiosi giovani, giungano le più vive felicitazioni di « Voci ».

XX RADUNO ASSOCIAZIONE NAZIONALE FERROVIERI DEL GENIO

Ha avuto luogo ad Aosta nei giorni 20 e 21 settembre u.s. il XX Raduno Nazionale della Associazione Ferrovieri del Genio, alla presenza di numerose autorità ferroviarie, civili e religiose. Ha parlato il CS Sovrintendente Suelli, Titolare di Torino P.N., ponendo in rilievo la dedizione e la serietà con la quale i provenienti dal Genio Ferrovieri espletano la loro attività in tutti i settori dell'Azienda F.S.

Erano presenti l'ing. Petruzzi, direttore compartimentale di Torino, il generale di C.A. Valente, presidente onorario della Associazione, il colonnello Galanti, comandante del Genio Ferrovieri ed altri ufficiali superiori della specialità. Altre personalità, impossibilitate di intervenire, hanno inviato telegrammi di plauso e di adesione.

Nel corso del raduno gli ex « genieri » hanno effettuato una gita collettiva in autopullman nei luoghi più suggestivi dei territori svizzero e francese con itinerario: Aosta-Valico Gran S. Bernardo-Martigny-Colle della Forclaz-Chamonix-Tunnel Monte Bianco-Courmayeur-Aosta.

Come nelle precedenti edizioni il raduno è stato caratterizzato dal più schietto e simpatico cameratismo che unisce sempre gli ex genieri militari, appartengano essi o no all'Azienda Ferroviaria.

REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. V. Fotia, T. 3434

● **Nel santuario di Maria SS.** della Consolazione, Padre Mariano dei Cappuccini ha benedetto le nozze della signorina Sestilia Scopelliti, figlia dell'Applicato P.le Pasquale della Segreteria Compartimentale, col p.i. Antonino Ripepi figlio del Conduttore Demetrio del locale D.P.V. Dopo il rito religioso gli sposi hanno salutato amici e congiunti nel corso di un signorile ricevimento offerto sulla bellissima terrazza dell'Aretusa. Agli sposi auguri di ogni bene.

Anche l'ins. Annita Fascetti figlia del Coadiutore Capo Amedeo della locale Divisione Movimento ha coronato il suo sogno d'amore sposando il rag. Raffaele Mazza. Auguri di ogni felicità.

● **Il Capo Stazione Carlo Cordova** dell'impianto di Diamante è stato promosso Capo stazione di 1ª classe. Congratulazioni!

● **Il Segretario Gaspare De Giovannis** è felicissimo papà di un grazioso maschietto al quale è stato dato il bel nome di Fabrizio. All'amico De Giovannis ed alla sua gentile consorte, signora Angela Maria Nobile, vivissimi rallegramenti. Al piccolo Fabrizio gli auspici di un roseo avvenire.

● **Il nostro caloroso saluto** all'Ispettore Pr.le Loreto ing. Carmine che dal Reparto Trazione di Reggio Calabria è stato trasferito alla Dirigenza di quello di Salerno. L'ingegner Loreto lascia a Reggio un buon ricordo della sua squisita signorilità e della sua salda preparazione professionale.

● **Binario dieci** - Con 110/110, lode e dignità di stampa, si è laureato in Pedagogia il giovane Demetrio Neri figlio del Frenatore Neri Paolo del locale D.P.V. Al valoroso neo-dottore, cui indubbiamente si aprono vasti orizzonti nella carriera dell'insegnamento, i nostri più vivi rallegramenti. All'orgoglioso papà, che festeggia anche il conseguimento dei diplomi di perito industriale elettrotecnico del figlio Saverio e di quello di abilitazione magistrale della figlia Maria, le nostre ammirate congratulazioni.

Complimenti ed auguri anche all'Aiutante Michele Jannello, della Divisione Commerciale e del Traffico, per i lusinghieri successi dei figli: Caterina, studentessa universitaria al 2° anno di lettere moderne, ha superato brillantemente le prove del Concorso Magistrale; Rosa Giovanna ha conseguito la maturità classica con la media dell'otto; Clara è stata promossa alla 2ª liceale con la stessa media; Francesco ha conseguito la licenza media anch'egli con la media dell'otto. Congratulazioni al papà ed un bravo ai figli.

● **Vito Trombetta**, Operaio di 1ª cl. I.E. a riposo, padre del Capo Stazione P.le Francesco Trombetta Dirigente Centrale ad Agropoli e dell'Operaio Specializzato di 1ª classe I.E. delle Officine di Genova Rivarolo, è stato recentemente insignito dell'Onorificenza di Cavaliere all'Ordine di Vittorio Veneto e relativa medaglia d'oro ricordo. Rallegramenti ed auguri.

● **Le nostre congratulazioni** al Segretario Principale Ventre dott. Emilio della Divisione Ragioneria, risultato vincitore del concorso esterno per Ispettore. Al giovanissimo funzionario per il quale si aprono vasti orizzonti (è della classe del 1940) nella carriera dirigenziale, auguriamo ogni bene.

● **I sensi del nostro vivo** e sentito cordoglio giungano all'Ispettore Capo ing. Francesco Rizzuto della Divisione Materiale e Trazione per la morte del padre cav. Antonino Rizzuto Macchinista di 1ª classe a riposo avvenuta a Reggio Calabria. Con la scomparsa di Nino Rizzuto la famiglia ferroviaria perde un autentico combattente della Libertà che tenne sempre in alto i suoi ideali più puri.

Anche al Coadiutore Capo cav. Domenico Marrari della Divisione Movimento giungano le nostre più sentite condoglianze per la morte dell'adorato papà, signor Sante Marrari.

UN FERROVIERE SVIZZERO RINGRAZIA

« Solo e non visto da alcuno » è l'inciso che sottolinea di regola ogni atto di onestà dei ferrovieri. Si tratta, il più delle volte, del portafogli abbandonato in una sala d'aspetto, la spilla con brillante dimenticata nella ritirata o, come è anche accaduto, l'orologio caduto dal treno in corsa. Stavolta ci è giunta segnalazione di qualche cosa di diverso:

Un ferroviere svizzero collaborando con gli ispettori di dogana nella visita dei carri a Chiasso ebbe la ventura di perdere la busta paga con intero tutto il suo contenuto. Se ne accorse al termine del turno quando i treni già smistati erano ormai partiti. I colleghi della stazione di Chiasso cercarono di inseguirli telefonicamente e non fu lavoro facile.

Finalmente da Prato giunse la buona notizia: la busta paga intatta era stata rinvenuta in un vagone di stracci e con il primo mezzo era stata rinviata al legittimo proprietario. La notizia è stata riportata con il dovuto rilievo sul Bollettino mensile del personale delle Ferrovie Federali Svizzere che ha voluto in tal modo esprimere il ringraziamento dell'interessato, ma, soprattutto sottolineare la saldezza dei rapporti umani che legano i ferrovieri oltre ogni frontiera.

ROMA

(Servizi)

● **Nel Serv. Approvv.ti** il dr. ing. Giovanni Boido, Isp. Capo Sup., è stato nominato « a latere » del Capo dell'Ufficio 2°; il dr. Antonio Bellini è stato promosso Ispettore Capo, ed il p. i. Mario Polidori (della Tipolito) Capo Tec. Sup. A tutti le nostre felicitazioni.

● **Binario dieci:** congratulazioni al Segr. Renato Fusco, dell'Uff. 7° degli Approvv.ti, per la conseguita laurea in giurisprudenza.

● **Cicogna express:** il nostro « benvenuto » a Gianluca, che ha allietato la casa dell'Aiuto App.to Antonio Crespi della sez. Personale degli App.ti.

● **Collocamenti a riposo:** l'augurio di lunga e serena pensione all'Isp. Capo Sup. Giovanni Dati ed al Capo Tec. Sup. cav. Angelo Marrocco, ambedue degli Approvvigionamenti.

● **Il collega dr. Vittorio Cappuccio,** Segr. Capo degli Approvv.ti, ha perduto il suocero cav. Guglielmo Perotto; la sig.ra Anna Maria Rossi in Fortucci, dello stesso servizio, è stata colpita dal grave lutto della dipartita della madre sig.ra Benedetta Gabrielli, vedova del Frenatore Giuseppe. Vadano le nostre vive condoglianze ai due colleghi.

● **Il 31 agosto, in Castel di Sangro,** è improvvisamente mancata all'affetto dei suoi cari e di quanti ebbero modo di apprezzarne le doti non comuni, la N. D. Marcella Pepoli, moglie dell'Ispettore Capo Superiore dottor Ugo Alieri, dell'Ufficio Ragioneria D. G. Al grave lutto che ha così immaturamente colpito il funzionario e i suoi familiari, partecipano i superiori, i colleghi ed i collaboratori del Serviizo e dell'Ufficio Ragioneria.

● **L'amico Enzo Zito,** Segr. Sup. dell'Uff. Rag. D. G., è nonno per la seconda volta: Andrea è venuto ad allietare la sua casa. Al neonato, ai genitori ed al felice nonno, i più fervidi auguri di « Voci ».

● **Nella Chiesa dei Santi Nereo** ed Achilleo, in viale delle Terme di Caracalla, il 27 settembre scorso si sono uniti in matrimonio la gentile signorina Marina Lazzaro ed il signor Ezio Castagnaro. Agli sposi ed al papà della sposa, dr. Pasquale Lazzaro, Dir. Centr. 1ª cl., giungano gli auguri più fervidi di « Voci della Rotaia ».

ROMA

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Marcia Nuziale:** Il giorno 22 settembre nella piccola, ma graziosa chiesa di S. Antonio in Maranola (Formia) si è unito in matrimonio l'Operaio di Armamento Addessi Salvatore del Tronco 30° Fondi, con la gentile signorina Franca Forte.

Nello stesso giorno 22 settembre, si sono uniti in matrimonio la sig.na Mimma Pucci, figlia di Lepanto Appl. della Div. M. T. di Roma, con il sig. Luciano Crispini. Il rito è stato celebrato nella chiesa dei Santi Nereo ed Achilleo.

Il giorno 12 sett. nella chiesa-mausoleo di Santa Costanza in Roma si sono uniti in matrimonio la dott.ssa Anna Ventresca, figlia del collega C. S. P.le Pasquale della stazione di Roma Termini, col sig. Antonio Lo Giudice. Numerosissimi gli insvitati alla suggestiva cerimonia e al « party » offerto all'Hotel Parco dei Principi.

I nostri rallegramenti e i migliori auguri.

● **Binario dieci:** Mario Del Villano, figlio studiosissimo del Segretario Capo Stelvio della Direzione Compartimentale, è stato promosso alla quarta classe elementare con la massima votazione. Al bravo Mario e al felice papà i nostri rallegramenti.

Rallegramenti anche al Macch. 1ª cl. Domenico Leoni, del Dep. Loc. di Roma S. L., per i lusinghieri risultati delle due figliole: Paola, di 19 anni, ha conseguito l'abilitazione magistrale presso l'Istituto V. Pallottini; Miriam, di 14 anni, è stata promossa con ottima media al 2° anno di vetrinista presso l'Istituto Professionale A. Diaz.

● **Un cordiale ringraziamento** all'ex Commesso a. p. Armando Mariano che in occasione della sua messa in quiescenza ha inviato al Direttore Generale la somma di lire 50.000 da devolvere alle Borse di Studio per gli Orfani dei ferrovieri.

● **Una serena quiescenza** auguriamo all'ottimo Vincenzo Solaro già in servizio come Ass. P.le a Roma Tiburtina.

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **L'Ispettore Capo Superiore** ing. Pierino Botta, Vice Capo della locale Divisione Impianti Elettrici, l'8 settembre scorso ha lasciato volontariamente l'Azienda. Nella circostanza è stato affettuosamente salutato da superiori, colleghi e dipendenti, riunitisi attorno a lui per una cerimonia di commiato.

Lo stesso è avvenuto presso la Divisione Ragioneria per salutare il Segretario Superiore di 1ª cl. dott. cav. Domenico Caldana, Capo del 1° Gruppo del 3° Reparto, recentemente collocato in quiescenza per limiti d'età.

Ai due neo-pensionati i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Dopo breve malattia** è deceduto, a soli cinquantadue anni, il Segretario Superiore Pier Luigi De Micheli, dirigente il 2° Gruppo del 1° Reparto Ragioneria. Alla sua gentile consorte ed ai suoi due figli porgiamo i sensi del più vivo cordoglio e nel contempo, con la speranza che possa essere motivo di conforto in questa dolorosa circostanza, desideriamo assicurarli che il loro caro Estinto ha lasciato di sé un ottimo ricordo fra quanti, sul lavoro, ebbero modo di conoscerlo.

In seguito a disgrazia è improvvisamente deceduto il figlio Paolo del Capo Tecnico Principale Giovanni Tonellato, del Deposito Locomotive di Cuneo. Al collega, così duramente provato, ed alla sua famiglia le più vive condoglianze.

● **Binario dieci:** il Macchinista di 1ª Francesco Origlia, del Deposito Locomotive di Cuneo, nell'ultima sessione estiva ha conseguito il diploma di geometra. Felicitazioni vivissime.

● **Marcia nuziale** per il Macchinista Salvatore Monaco, del Deposito Locomotive di Torino Smistamento, e la gentile signorina Lidia Tringali.

● **I Segretari rag. Silvana Giannitelli** e dott. Giuseppe Di Stasio, di recente trasferiti a Roma, dall'8 ottobre sono sposi felici. Gli ex-colleghi della Divisione Ragioneria torinese formulano per loro, nella circostanza, i più fervidi auguri di ogni bene per l'avvenire.

● **Cicogna express:** Mario ad Aldo Ponzio, Coadiutore Capo del 4° Reparto Ragioneria; Simona Carla al Macchinista Antonio Fenoglio e Cristina all'Aiuto Macchinista Giorgio Bessone, ambedue del Deposito Locomotive di Cuneo. Ai neonati ed ai felici genitori, gli auguri più fervidi di « Voci ».

● **Con l'intervento del Presidente** del Comitato-Scuola dott. comm. Francesco Turin, Direttore Superiore della Dogana Italiana; del nostro Delegato, C.S. Sovrintendente comm. Agostino Perrotta; del Segretario del Comitato C. G. P.le sig. Michele Sileci e dei genitori degli alunni, si è proceduto all'apertura della Scuola Italiana per i figli dei nostri agenti a Modane il cui numero di frequentanti annualmente va sempre aumentando.

Gli onori di casa, venivano disimpegnati dalla maestra signora Rosaria Platino, mentre il comm. Perrotta ha salutato i bambini a nome della nostra Azienda porgendo loro gli auguri paterni per un felice e fruttuoso anno scolastico.

● **Marcia nuziale.** Nella cattedrale di Modane-Ville si sono uniti in matrimonio M. Marcel Fressard con la signorina Marie Françoise Carré figliola del C. S. P.le M. Henry della Stazione Internazionale di Modane. La nostra Delegazione ha presentato alla coppia felice gli auguri delle F. S. e le proprie felicitazioni.

Una cerimonia altamente significativa si è tenuta presso la Colonia di Averno, alla presenza di varie centinaia di bambini. L'ing. Gullo ha voluto consegnare in forma solenne in quella sede all'Op. Arm. Antonio Cascone la medaglia di bronzo al Valor Civile, nonché il diploma di Cavaliere al Merito della Repubblica, conferitigli per aver salvato da sicura morte due persone nei pressi di Nocera Inferiore. L'ing. Gullo, con belle parole, ha rievocato i drammatici momenti vissuti dal Cascone, mettendo in risalto le responsabilità proprie del loro lavoro.

L'iniziativa è stata assai apprezzata ed è stato soprattutto bello vedere tanti bambini applaudire e festeggiare il bravo Cascone; tra i presenti abbiamo notato tutti i Capi delle Divisioni, il Vescovo, S. E. Pollio, i rappresentanti del personale in C.E., il Sindaco di Acerno, il Capitano dei Carabinieri, l'Ispettore Forestale, il Comandante dei Vigili Urbani, oltre ai Dirigenti della Colonia.

VENEZIA

Red.: **Dr. A. Palcani, T. 3220**

● **Marina Cecchetti, figlia del Capo** Stazione Sovraintendente di Padova, cav. Lorenzo, ha conseguito nella recente sessione unica estiva, la maturità tecnica per la sezione Econome-Dietiste, presso l'Istituto Tecnico Femminile Statale « Pietro Scalcerle » di Padova, con la votazione di 55 5/60. E' stata dichiarata inoltre vincitrice di uno dei 60 posti messi a concorso fra i migliori diplomati delle scuole secondarie del territorio nazionale per la frequenza del V Corso Nazionale di Orientamento Preuniversitario indetto dal Centro di Cultura Scientifica « Ettore Majorana » di Bologna, che si è tenuto ad Erice (Trapani) dal 15 al 30 settembre del corrente anno. Vivissime felicitazioni.

● **Il dott. comm. Mario Farnararo,** Ispettore Capo Superiore, ha lasciato la dirigenza della Divisione Commerciale e del Traffico, perché collocato a riposo per raggiunti limiti di età dal 22 settembre. « Voci della Rotaia » gli esprime fervidi auguri di lunga e serena quiescenza e dà un cordiale benvenuto all'Ispettore Capo Superiore dott. Tito Lanzone, che ha assunto la Dirigenza della Divisione stessa.

● **Renzo Mazzon,** Applicato Capo della Divisione Movimento, è stato insignito dell'Onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica per benemerenze acquisite nel campo della Civica amministrazione, quale Consigliere Comunale di Treviso. Vivissime felicitazioni.

● **E' rientrata in sede** la Comitiva del D. L. F. di Treviso che ha partecipato alla gita-crociera, della durata di 15 giorni, svoltasi con itinerario: Belgrado, Sofia, Istanbul, Smirne, Atene, Napoli, Marsiglia, Genova.

I 38 partecipanti, favoriti dall'ottima organizzazione e dal tempo magnifico, hanno espresso il loro apprezzamento per l'indimenticabile gita.

● **Il personale del 1° Posto Movimento** di Mestre ricorda con affetto il Manovale Severino Buoso, scomparso dopo lunga malattia, a soli 36 anni, il 5 agosto u. s. In tale dolorosa circostanza tutti i colleghi di lavoro hanno cercato di dimostrare alla famiglia così colpita la loro affettuosa solidarietà. « Voci della Rotaia » unisce le sue sincere condoglianze per la vedova e i tre giovanissimi figli.

Filatelia

ITALIA — Una pubblicazione filatelica sulla tematica « Esperanto » è stata recentemente messa in vendita a cura del giornalista Gennaro Angiolino — Galleria San Pietro. Con la Roma. Con la solita perizia dell'ausolita perizia l'autore tratta dei francobolli e degli annulli apparsi fino ad oggi relativi all'esperanto ed è in vendita a sole L. 350.

La simultanea uscita dei Cataloghi filatelici del 1970, fissata per il 30 agosto a Riccione in seguito ad un'accordo intervenuto con la Federazione dei Commercianti in Francobolli, è stata preceduta di qualche giorno dall'uscita del Catalogo Gloria di Milano. Per altro non vi sono stati terremoti e neppure serie perturbazioni nel mercato. In genere si è trattato solo di ritocchi di dimensione ai prezzi correnti. Giudicando dai Cataloghi la situazione economica del mercato si annunzia abbastanza stabile.

Per la « Giornata del francobollo 1969 » era in programma l'emissione di un valore da 25 lire dedicato a Leonardo da Vinci. Ora pare che il progetto stesso sia stato abbandonato e che la « Giornata » sarà invece celebrata con un francobollo la cui vignetta sarà attinente alla storia dei trasporti postali. Questo soggetto in variate esposizioni apparirà nello stesso francobollo negli anni prossimi.

REPUBBLICA DI SAN MARINO — Il 17 settembre le Poste Sammarinesi hanno emesso una bella serie di tre francobolli in formato gigante dedicata alla Mostra filatelica San Marino-Riccione. Sono stampati in fogli di 25 esemplari. I soggetti trattati nelle vignette sono rispettivamente: Veduta del Monte Titano, veduta del Molo di Rimini e veduta del Molo di Riccione.

Entro la fine del 1969 è prevista l'emissione di una serie di 12 valori dedicata allo « Zodiaco » e di una serie per la pittura contemporanea.

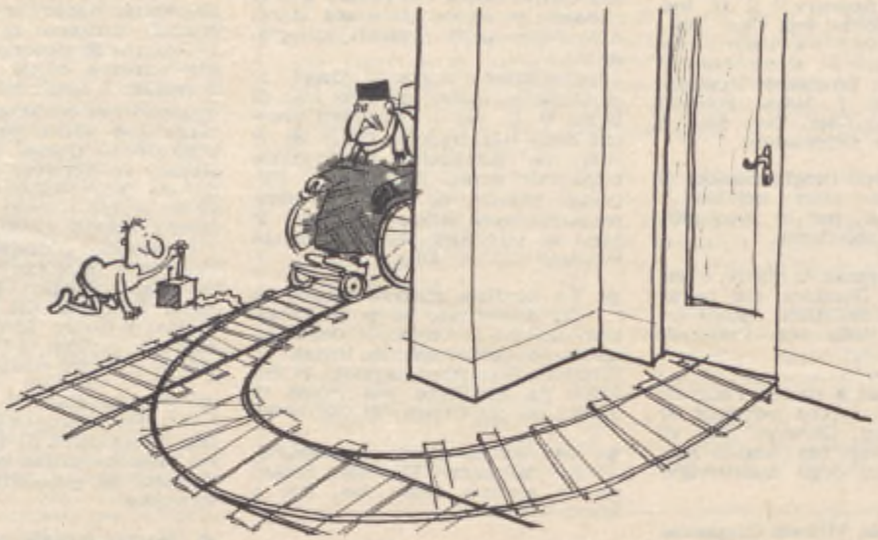
L'Ufficio Stampa della Repubblica ha comunicato che sono stati inceneriti francobolli delle passate emissioni per 677 milioni.

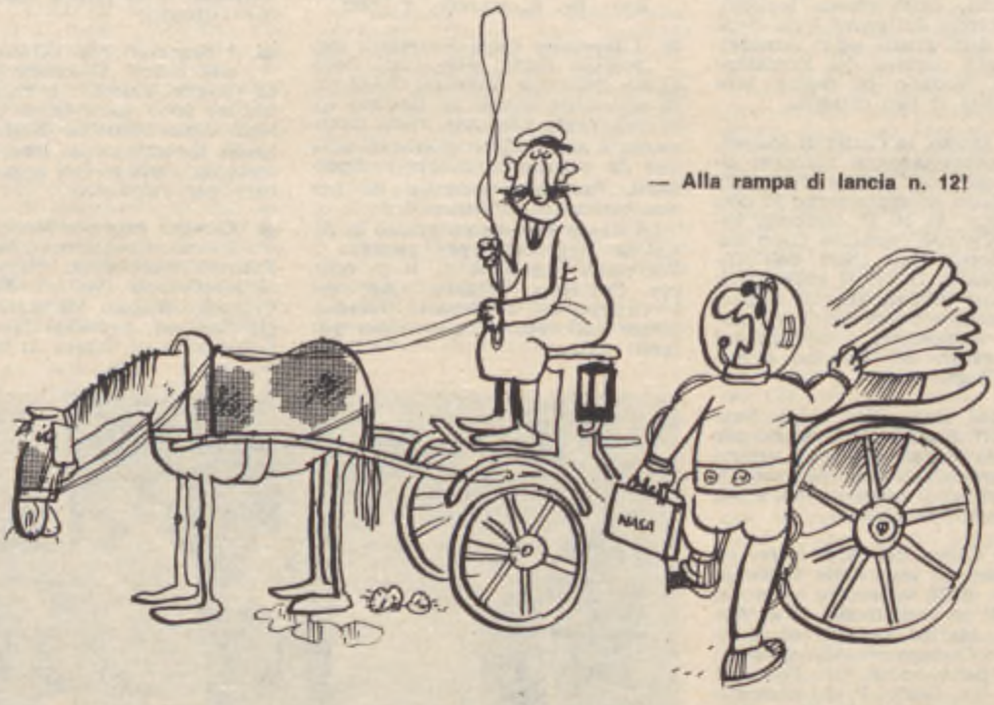
VATICANO - NUMISMATICA — La serie di otto monete correnti (L. 500, 100, 50, 20, 10, 5, 2, 1) del corrente anno 1969 sono in vendita presso il Governatorato, dove possono essere richieste inviando con Vaglia Internazionale o con Assegno Circolare non trasferibile all'ordine del Governatorato stesso. L. 2440 ogni serie.

Dino BONCOMPAGNI

● L'Op. Spec. Savino Cialdella del D.L.F. di Roma ha partecipato alla Mostra filatelica e numismatica di Tivoli ove ha ottenuto un grande successo. E' stato infatti classificato al primo posto nella « Categoria d'onore » e la sua raccolta, riservata alla Croce Rossa Italiana è stata considerata « senza confronti, a livello nazionale ed europeo ». Il Sig. Cialdella parteciperà anche alla VII Mostra Nazionale in programma dal 1 al 4 novembre a Trieste ove, siamo certi, otterrà lo stesso successo.

Ridiamo con Giaoni





— Alla rampa di lancia n. 12!

— Facciamo a chi arriva primo?

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Incastro (xxxooooxx)

CIAMPOLINO, GIUDICE DI ENIGMI

Da ogni fronzolo aliena, la mia penna
ve lo descrive subito, di botto:
è un severo censor che non tentenna
nell'annientare chi gli casca sotto.
Marcata è la sua linea di condotta:
non torna indietro da una decisione,
s'anco la procedura ch'egli adotta
subisce a tratti qualche deviazione.
Con lui, si sa, c'è da rigar diritti;
e guai se coglie in fallo i vostri scritti!

D'una certa prestanza — è risaputo —
ei s'avvale per fare l'esigente;
ma è doveroso rendergli un tributo:
s'è imposto pur tra navigata gente.
Un costante interesse suscitando,
tra liti e liti prospera; è destino
che più s'impegni con trasporto, quando
si tratta di un lavoro di Marino.
Mi si conceda un chiapperello solo.
in fondo fa la parte del... pignolo.

Della materia nostra, eletta e colta,
da un capo all'altro è osservatore acuto:
studia forme e tendenze d'una volta,
e i difetti e il valor del contenuto.
Sempre ha una base per la sua opinione,
e se un enigma troppo cerebrale
gli capita — o un autentico « mattone » —
ei non esita a dir: questo va male!
E' un giudice temuto, ma opportuno,
che non rompe le... scatole a nessuno.

MARIN FALIERO

Incastro (xxxooooox)

NICCOLO' PAGANINI

Pel passato... nell'arco fu provetto...
con maschia taglia ed incisivo effetto.

PAGGIO VANNI

Cambio di vocale (8)

IL PADRE DELLA PATRIA

Protettor del Paese l'han chiamato:
ma sol di pura razza assai prolifica
s'è a tutti rivelato.

IL BISIACCO

— Un biglietto per comitiva familiare!

Scarto successivo (7/6/5)

LA CORONA A NOVE PALLE

Insegna per i Conti rilucente.

ALPA

Indovinelli

LITIGIO FRA SPOSINI

Quando escono di casa si presentano
con facce oscure, ma dobbiam pensare
che l'incidente occorso sia ben piccolo
se... sottobraccio li vediam tornare.

TRAIANO

EMIGRATO INDOLENTE

Certo non va d'accordo, è ormai palese,
col troppo lavorare questo inglese;
per cui vi dico: — quando se ne andrà,
una festa di certo ci sarà.

IL DUCA DI MANTOVA

UN CONCORRENTE SFATICATO

Dal gruppo cui fa parte l'osserviamo
all'avanguardia ognor. Ma è riprovato
che all'avvertire della prima stilla
un drappo bianco s'alza: e vien soffiato!

MARIOLINO

Frase doppia a zeppa (1.3.6.=2.9)

AFFETTO IMPERITURO

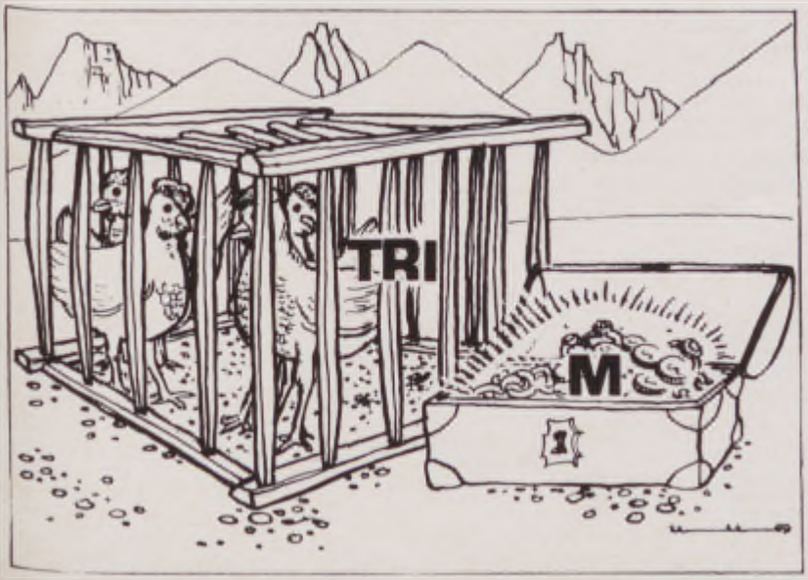
Proprio nel dì che a nozze convolarono
perì il suo sposo d'una pugnalata;
ma fedele al suo amor, dopo un lunghissimo
processo, è sulla tomba ora prostrata.

TRAIANO

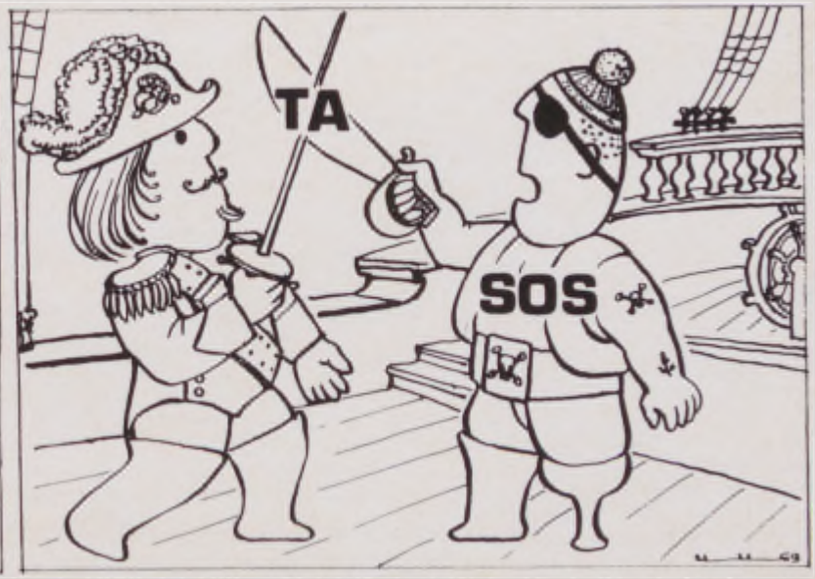
Soluzioni del numero precedente

ENIGMA: La valigia. **DIMINUTIVO:** attacco/attacchino. **CAMBIO DI CONSONANTE:** inseTto = inseRto. **ZEPPA:** coccio/cocchio. **AGGIUNTA SILLABICA:** maglio - TRAmaglio. **LUCCHETTO:** contagiO/Ori = contagiri. **INDOVINELLI:** il calamaio; il telefono; il righello; il vento (secondo=favorevole). **REBUS:** MO Stradivario; G getti = mostra di vari oggetti. **REBUS:** BO scodella; S ila = Bosco della Sila.

REBUS (frase: 3.4.1 3 = 6.5) di Vago



REBUS (frase: 4.1.1.3.6 = 2.4.9) di Vago



3 ottobre 1969
GIORNATA DEL FERROVIERE

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 11 - NOVEMBRE 1969

Carrozza Postale

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento
e che non siano di carattere strettamente personale.
Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale.

SCRITTURALI AI TRONCHI

Caro Direttore,

desidero mettere in risalto una importante funzione dello scritturale « cantoniere parzialmente idoneo alla qualifica » che da molti anni disimpegna ai tronchi di impianto del Servizio Lavori scritturazioni contabili del personale dipendente del tronco e la contabilità dei materiali alle scorte. Tutte scritturazioni queste oggi di una certa importanza e precisione per la elaborazione ai Centri Meccanografici. Anzi alcuni scritturali sono stati chiamati nelle rispettive Divisioni per la elaborazione di materiali alle scorte mediante registrazioni contabili con macchine Audit.

Questa importante, quanto delicata, mansione comporta un attaccamento al nostro lavoro che non è stato fino ad oggi riconosciuto superiore alla nostra qualifica di provenienza e che l'Azienda non ha mai preso in considerazione. Ora viene da domandarci se è poi tanto conveniente impegnarsi con zelo e profitto, quando, sia sul piano economico che su quello giuridico, siamo trattati alla stessa stregua del cantoniere P.I. che svolge mansioni di responsabilità limitata. Tutto questo è giusto? Si può sperare in qualcosa di meglio in un prossimo futuro?

Scusi del disturbo e gradiremmo un cenno di risposta sul giornale « Voci della Rotaia ».

ALFIO CACIAGLI
Divisione Lavori - Pisa

● *Il problema degli scritturali ai tronchi è stato e continua ad essere uno dei più dibattuti sia tra il personale interessato che nella dirigenza aziendale.*

Come il signor Caciagli certamente ricorda, gli attuali scritturali, generalmente personale fisicamente divenuto inidoneo, hanno sostituito agli uffici dei tronchi i colleghi già da moltissimi anni in funzione di scritturale, i quali sono tornati in linea ai lavori di squadra.

Ora, passare gli ultimi arrivati in questa mansione alla qualifica del personale esecutivo degli uffici con ben altre possibilità di sviluppo di carriera, come da più parti richiesto, avrebbe costituito una palese ingiustizia verso coloro che avevano ricoperto il medesimo posto, in precedenza, e per lungo tempo.

Però il problema esiste; il quesito e le argomentazioni portate a sostegno non sono fuori luogo soprattutto alla luce di analoghe situazioni risolte per altri Servizi con le norme transitorie dello Stato Giuridico, prima, con la legge n. 40/1966, poi.

Segnaliamo perciò la lettera del collega Caciagli ai Servizi interessati.

Si è spenta in questi giorni a Roma la Signora Giuseppina d'Orsi ved. Fienga, madre del nostro Direttore Generale.

Non tutti, certo, conoscono personalmente il Direttore Generale delle F.S.; ma per quella particolare sensibilità che caratterizza la gente semplice e seria accomunata da un lavoro che a tutti i livelli è fatto di sacrifici e di responsabilità, i ferrovieri, che da sempre riconoscono nell'Ing. Fienga uno dei loro, hanno voluto essergli accanto — in silenzio, com'è loro costume — nel suo dolore.

Giuseppina d'Orsi Fienga si è spenta serenamente il 19 novembre scorso.

Chiunque ha avuto la fortuna di conoscerLa La ricorderà così: una donna forte, coraggiosa, una donna che nulla chiedeva per sé, felice solo di dare, che sapeva sempre trovare un sorriso e una parola buona per tutti anche nei momenti più difficili della Sua vita.

Rimasta vedova giovanissima, con due figli ancora ragazzi, aveva affrontato con grande determinazione la responsabilità che la immatura scomparsa del marito — preside di scuola media — Le aveva improvvisamente addossato.

Erano gli anni della prima guerra mondiale: anni duri per tutti, ancora più duri per una donna che da sola doveva tirare su due ragazzi fino al compimento degli studi universitari.

Non ebbe incertezze né esitazioni. Accettò ogni sacrificio e con il Suo esempio insegnò ai figli il dovere, l'onestà e il rispetto dei valori umani.

Una vita non facile, dunque, quella di Giuseppina d'Orsi Fienga, ma ripagata dall'affetto e dal rispetto di tutti coloro che La conobbero e da quanto sono riusciti a fare nella vita i Suoi ragazzi, che Ella aveva saputo educare con tanta fermezza e dignità.

Esprimo la mia gratitudine ai Ferrovieri che, in un momento difficile della mia vita, mi hanno dimostrato la loro solidarietà che mi è stata di grande conforto e che mi ha dimostrato, ancora una volta, che, dai vincoli di lavoro, nascono, spesso, i moti di affetto sinceri —

ALTRE CASE DI RIPOSO

Egregio Direttore,

diversi anni fa, una sottoscrizione fra tutti i ferrovieri permise la creazione di una Casa di riposo per pensionati nei pressi di Roma. Da allora di questa Casa si è parlato molto poco: se ha incontrato il favore dei ferrovieri a riposo, se riesce ad esaudire tutte le richieste, ecc.

Purtroppo, è destino comune, tutti noi un giorno avremo un medesimo problema da risolvere: come, dove e con chi trascorrere la nostra quiescenza, la nostra vecchiaia. Ammettendo che la Casa esistente sia in condizioni di soddisfare le richieste degli ex ferrovieri di Roma e dintorni, perché non preoccuparsi anche dei pensionati dell'Italia settentrionale, meridionale ed insulare? Io chiedo, pertanto, il Suo autorevole intervento, signor Direttore, perché venga illustrata, su « Voci », l'attuale situazione della Casa di riposo esistente perché si lanci una sottoscrizione fra tutti i ferrovieri per la creazione di nuove Case di riposo in altre regioni. Sottoscrivendo 100 lire al mese, con una trattenuta sullo stipendio, 150 mila ferrovieri potrebbero mettere assieme 180 milioni all'anno.

VITTORIO SCARPELLINI
Via Galileo, 11 - Forlì

● *La Casa di riposo per ferrovieri pensionati gestita dall'Opera di Previdenza è aperta, nel limite dei posti disponibili, a tutti i pensionati e non soltanto a quelli di « Roma e dintorni » come Lei ritiene.*

« Voci della Rotaia » ha parlato ripetutamente della sua organizzazione, delle norme di ammissione, delle regole che vigono nella comunità, ecc. Possiamo ora precisare che al momento tutti i 116 posti sono occupati e che si sta esaminando l'opportunità di costruire un terzo padiglione per altri 50 posti o, meglio ancora, di costruire una seconda Casa di riposo. Da alcuni mesi, infatti, si sta cercando un'area fabbricabile nei Compartimenti di Napoli, Reggio Calabria, Firenze e Genova: si sceglierà la zona che per condizioni di ubicazione, climatiche, economiche e di priorità (in base alle domande di ammissione di pensionati fino ad oggi pervenute all'Opera di Previdenza) sarà ritenuta preferibile; questo a prescindere dall'onere, da coprire con il sistema da Lei nuovamente proposto od altro.

« Voci della Rotaia » illustrerà in una serie di articoli l'Opera di Previdenza e quindi si parlerà diffusamente anche delle Case di Riposo attualmente in funzione e di quelle che dovranno essere istituite.

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE
ANNO XII
N. 11 - NOVEMBRE 1969

Direzione Gen.le F.S.
P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667
Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino.
Redattore Capo: Mario Casacci.
Segretario di Redazione: Ennio Alteri.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale num. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » Ferrovie Federali Svizzere in lingua italiana (L. 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

In copertina: Primo viaggio dell'« Iginia ».

Un articolo
dell'on. Remo Gaspari
Ministro
dei Trasporti

TRASPORTI PIU' MODERNI PER ROMPERE UN ANTICO ISOLAMENTO TERRITORIALE

Occorre accelerare, attraverso una politica programmata degli investimenti, la riduzione delle distanze geografiche che continuano ad ostacolare il decollo industriale dell'area meridionale e impediscono il pieno utilizzo delle risorse meridionali

Un ruolo di grande rilievo i trasporti svolgeranno negli anni 70 per lo sviluppo della nostra economia. In particolare nel Mezzogiorno i trasporti assumeranno una funzione di importanza fondamentale, non soltanto per soddisfare il crescente livello dei consumi e degli scambi con un'offerta di servizi che si adegui costantemente alla dinamica della domanda, ma soprattutto per valorizzare le risorse esistenti, per suscitare nuove e valide attività produttive, per eliminare quelle « distanze » che ancora separano il Sud dalle regioni più progredite del Paese.

Per realizzare l'unificazione economica del Paese i trasporti, nel complesso dei servizi ferroviari, stradali, aerei e marittimi, sono chiamati a svolgere lo stesso compito determinante che le sole ferrovie, cento anni fa, adempirono per rendere possibile l'unificazione

Le moderne locomotive elettriche e dieselettriche hanno quasi ovunque sostituito la più lenta e meno economica trazione a vapore.

territoriale e politica dell'Italia.

Certo, oggi la situazione è radicalmente mutata e le ferrovie non detengono più il monopolio dei trasporti: l'esistenza di un grande sistema autostradale, con le sue maglie che si allungano oltre Napoli fino a raggiungere Bari e Reggio Calabria, pone compiti nuovi alla ferrovia più che alla strada. Si tratta di compiti che non presuppongono una contrapposizione, ma vanno considerati invece nel quadro di una « collaborazione » tra i due mezzi di trasporto, basata su di una visione unitaria dei problemi e su una ripartizione equilibrata del traffico.

Sulla base delle previsioni di sviluppo delle correnti di traffico, l'attività dei trasporti è destinata ad una espansione crescente. Gli effetti combinati dell'integrazione europea e della politica meridionalistica continueranno ad influenzare positivamente il settore.

C'è insomma traffico per tutti e non mi sembra, ad esempio, che vi sia contraddizione tra la costruzione della autostrada Salerno-Reggio Calabria ed il potenziamento della ferrovia litoranea sul medesimo percorso. Lo stesso programma aeroportuale, che in buona parte riguarda il Mezzogiorno, riflette in sostanza l'esigenza di una equa distribuzione del traffico che tenga conto della posizione decentrata del Meridione rispetto ai grandi mercati del nord-Italia e del nord-Europa.

Il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile dovrà pertanto promuovere, d'intesa con gli altri dicasteri che nell'attuale assetto istituzionale intervengono nell'attività di trasporto, una politica di coordinamento che riguardi non soltanto l'esercizio dei vari modi di trasporto, ma gli stessi investimenti per le infrastrutture.

Mi sembra insomma necessario, proprio in vista delle esigenze indicate dal piano di sviluppo economico, di eliminare gli squilibri territoriali, con una programmazione degli investimenti che abbracci anche i trasporti aerei ed i servizi di autotrasporto.

Com'è stato fatto per le strade e le ferrovie, anche per le infrastrutture aeroportuali occorre un « piano » che elimini l'attuale dispersione degli interventi in una visione organica delle prospettive del trasporto aereo, mentre per i servizi di autotrasporto il programma dovrà piuttosto riferirsi alla organizzazione dei servizi viaggiatori e merci che attualmente attraversano una fase critica, in particolare nel Mezzogiorno. L'obiettivo della politica dei trasporti deve essere, a mio avviso, quello di pervenire ad un sistema di trasporti omogeneo nelle strutture e nell'esercizio, e perciò occorre accentuare proprio nel Mezzogiorno gli interventi rivolti a superare l'attuale disparità nell'offerta dei servizi.

Il discorso vale sia per le ferrovie, sia per gli aeroporti.

Le ferrovie sono chiamate a svolgere una funzione essenziale nel processo di sviluppo del Mezzogiorno. Questa funzione emerge del resto in tutta evidenza dall'andamento del traffico sulle linee meridionali, equivalente a circa un terzo del traffico globale sulla intera rete.

Negli ultimi dieci anni si è manifestata una tendenza costante all'incremento dei trasporti per ferrovia e spesso il traffico nel Meridione si è sviluppato secondo un ritmo più accentuato rispetto alle linee del Nord. Va inoltre segnalata l'incidenza che i trasporti provenienti dal Sud hanno sul traffico internazionale, segno questo della preferenza accordata alla ferrovia per il trasporto dei prodotti ortofrutticoli diretti ai mercati europei.

Ma l'andamento dei traffici fra Nord e Sud, oggi legato in modo prevalente all'economia agricola, sarà via via favorevolmente influenzato dagli effetti del processo di industrializzazione in corso. Sicché le Ferrovie dovranno ancora impegnare tutti i loro sforzi per migliorare l'offerta dei servizi sia nel settore delle merci sia in quello dei viaggiatori.

Naturalmente la riqualificazione dei servizi deve interessare tutte le relazioni di traffico anche quelle minori. Nella sua struttura il mercato dei trasporti assegna alle ferrovie una spiccata funzione sociale. Il treno infatti è il mezzo obbligato per taluni ceti sociali le cui esigenze vanno soddisfatte assicurando le stesse condizioni di regolarità e di comfort a tutta la gamma dei servizi.

E' a tutti noto che l'impegno maggiore esplicato dalle Ferrovie dello Stato nei primi cinque anni del Piano Decennale ha riguardato principalmente il potenziamento delle linee e degli impianti che interessano il Mezzogiorno. L'obiettivo di fondo di quest'opera di ammodernamento è stato quello di eliminare le tante «strozzature» esistenti, così da aumentare la capacità di trasporto sulle grandi distanze. Ma il programma di ammodernamento della rete ferroviaria ha anche lo scopo di dotare il Mezzogiorno di infrastrutture efficienti in modo da unificare a livello tecnico le prestazioni dell'intera rete.

In questa direzione già sono stati conseguiti risultati apprezzabili con gli investimenti del primo quinquennio del Piano Decennale delle Ferrovie dello Stato. Degli 800 miliardi di lire programmati, 320 miliardi sono stati spesi per le opere e le forniture interessanti il Mezzogiorno. Rispettando la quota del 40 per cento degli investimenti, riservata per legge alle regioni meridionali, nell'impiego dei 700 miliardi della seconda fase del Piano, altri 280 miliardi sono destinati al Mezzogiorno.

E tuttavia gli impegni che ancora devono essere soddisfatti in relazione alla maggiore arretratezza degli impianti sono tali da richiedere proprio per il Mezzogiorno un incremento degli investimenti, magari con riferimento ad opere specifiche così com'è stato fatto per i 200 miliardi di lire destinati alla nuova direttissima Roma-Firenze.

Dovranno, ad esempio, prendersi in seria considerazione le istanze provenienti dalla Sicilia che riguardano il potenziamento dei servizi di traghetto in attesa della realizzazione del ponte sullo Stretto, prevedendo una integrazione agli investimenti già previsti nel Piano F.S. per la regione siciliana.

In sostanza le Ferrovie dello Stato, che già sono impegnate in opere di ammodernamento alle linee e agli impianti del Sud, devono essere messe nelle condizioni di corrispondere alle esigenze crescenti che provengono dalle regioni meridionali. In tal modo l'Azienda di Stato potrà recare — come ha sempre fatto in passato — un serio contributo per la ripresa dell'economia agricola, per accelerare il processo di industrializzazione in corso, per il rilancio delle attività turistiche nel Mezzogiorno.

Di queste stesse esigenze si dovrà tener conto nella elaborazione del piano degli aeroporti. Allo stato attuale i lavori in corso ed i progetti approvati (in base a provvedimenti diversi ed a finanziamenti dello Stato e degli enti locali) per il miglioramento della rete aeroportuale comportano nel Mezzogiorno una spesa di quasi 14 miliardi.

Lavori di sistemazione e di completamento sono in corso negli aeroporti di Palermo Punta Raisi, Alghero Fertilia, Reggio Calabria ed altri, mentre da parte della Cassa per il Mezzogiorno sono state finanziate, per un importo di circa 11 miliardi di lire, le opere relative ai nuovi aeroporti di Lamezia Terme, Bari e Potenza ed al completamento dell'aeroporto di Pescara.

Il Comitato Interministeriale della programmazione economica ha già iniziato l'esame del piano degli aeroporti ed ha autorizzato il finanziamento di 12 miliardi di lire occorrente per la costruzione dei nuovi aeroporti di Napoli e della Sicilia sud-occidentale.

Il programma, nel suo insieme, tiene conto della necessità di inserire le regioni meridionali nelle correnti di traffico aereo internazionale e di assicurare al tempo stesso le condizioni per l'espansione nel Sud dei servizi nazionali in relazione alle prospettive di sviluppo che l'aviazione civile avrà anche nei traffici a medio raggio.

Nel settore della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione mi sembra che l'intervento dei pubblici poteri dovrà esplicarsi da una parte nel promuovere la razionalizzazione dei trasporti nelle grandi aree metropolitane e dall'altra nel garantire la sopravvivenza di autolinee e servizi di autotrasporto rispondenti alle esigenze delle popolazioni e dell'economia meridionale.

Accanto all'attività che il Ministero dei Trasporti già esplica nel settore delle ferrovie in concessione (numerose nel Mezzogiorno: le Calabro-Lucane, la Circumvesuviana, ecc.) la legge quadro per le metropolitane, all'esame del Parlamento, offrirà certamente nuove possibilità di intervento.

L'impegno del Governo per la politica meridionalista deve trovare, dunque, nel campo dei trasporti, una corrispondenza ed un'applicazione adeguate alla nuova strategia per il decollo del Mezzogiorno. A questo impegno io mi sono particolarmente legato e sono certo di poter contare sull'appoggio e la collaborazione di quanti operano nel mondo dei trasporti.

Remo GASPARI

L'IGINIA SULLO STRETTO

La nuova ammiraglia della flotta F.S. ha iniziato la navigazione tra le due sponde dello Stretto mentre si compivano 70 anni dall'inizio del servizio di traghetto tra la Sicilia e la Calabria. In attesa del collegamento stabile - ponte o galleria - le nostre navi dovranno far fronte sullo Stretto ad un traffico in continua ascesa

Una nuova nave traghetto, che raggiunga lo stretto di Messina per iniziarvi il suo infaticabile andirivieni tra le due sponde, si trova immancabilmente, in veste di protagonista, al centro di un rituale pur sempre vivo nella sua genuinità. E' una cerimonia che si ripete uguale nel tempo, perché uguale, nonostante il tempo, è l'entusiasmo della gente dello Stretto — la gente non solo di Reggio, di Messina e dei paesi costieri da Ganzirri, a Pace, a Catona, a Cannitello, a Paradiso fino a Scilla e oltre, ma delle due intere regioni — per ogni iniziativa che possa portare un contributo nuovo al già tanto difficile problema delle comunicazioni tra la Sicilia e il Continente. Nella cornice suggestiva di uno tra i più pittoreschi bracci di mare, il quadro si colora di una festosità profonda che si manifesta e si esprime attraverso l'allegro sventolìo delle innumerevoli bandiere del gran pavese, i sibili delle sirene delle altre navi traghetto, l'augurale saluto di centinaia e centinaia di voci dalle piccole barche uscite incontro alla nuova unità.

Ma per la nave traghetto *Iginia* e per la sua gemella *Sibari*, che la seguirà tra breve, l'entrata nello Stretto ha questa volta un significato nuovo. Esse, infatti, non sono soltanto le due maggiori navi della flotta dello Stretto; sono, anche e soprattutto, le navi del settantesimo anniversario di un servizio che tanto ha meritato la riconoscenza del Paese.

E davvero non vi era modo migliore, per festeggiare la ricorrenza, di questa importante realizzazione: una coppia di navi in grado di trasportare, insieme, un numero di carri maggiore di quanti non ne trasportino quattro unità di vecchio tipo come i traghetti *Messina, Scilla, Secondo Aspromonte* e *Mongibello*. Lo stesso dicasi per gli automezzi. L'*Iginia* (e così anche la *Sibari*) ha una capacità di 130 autovetture medie: cioè più di quante ne potessero trasportare contemporaneamente le tre più grandi unità della flotta dello Stretto di Messina: le navi traghetto *S. Francesco di Paola, Reggio* e *Cariddi*.

Settanta anni, dicevamo, sono trascorsi dal giorno in cui i ferry-boats iniziarono il servizio tra le due sponde. E si deve davvero sorridere ripensando all'avversione, manifestata a quel tempo dal Ministro dei Lavori Pubblici Branca in pieno Parlamento, all'istituzione del servizio nello Stretto. Le sue affermazioni sembrano vecchie di secoli se si considera cosa sono diventate quelle « quattro ceste di frutta » che a suo avviso costituivano tutto il possibile traffico tra le due coste.

Dopo cinque anni di esercizio il traffico annuo nello Stretto di Messina era già di 17 mila carri; dopo venticinque anni aveva raggiunto i 131 mila carri; dopo cinquanta anni era salito a oltre 333 mila. Oggi, a settanta anni da quel lontano novembre 1899 — quando la prima Cariddi, di appena 600 tonnellate, con i due fumaioli alti e stretti e solo 6 carri sul ponte se ne andò al lento passo della sua ruota da Reggio a Messina e viceversa, ad una velocità di 10 nodi — il traffico non conosce pause.

Nello scorso anno sono stati trasportati 9 milioni di viaggiatori, 686.828 veicoli ragguagliati a carri, 401.832 automezzi di cui 31.670 autocarri. Nel primo semestre di quest'anno il movimento si può riassumere in 4 milioni 243.327 viaggiatori, 368 mila 979 carri e quasi 156 mila automezzi.

Analizzando queste rilevazioni statistiche si può notare che, sempre per quanto attiene al 1° semestre del corrente anno, sono state effettuate, sulla linea Villa S. Giovanni-Messina, 8.049 corse doppie e sono stati trasportati 268.541 carri, 37.054 carroz-

Il sen. Heros Cuzari, sottosegretario ai trasporti, al viaggio inaugurale dell'Iginia. Vicino al titolo, la ciminiera della nave con la caratteristica carenatura antiscorie.

ze, 134.206 autovetture, 9.322 autocarri e 3.933.369 viaggiatori mentre, sulla linea Reggio-Messina, sono state effettuate 1.634 corse doppie e sono stati trasportati 13.390 carri, 110 carrozze, 7.400 autovetture, 4.985 autocarri e 309.958 viaggiatori.

Si tratta dunque di uno sviluppo di traffico sempre più intenso che testimonia, da un lato, la mole di lavoro dei nostri traghetti e, dall'altro, il ritmo della rinascita del Meridione e, in particolare, della Sicilia; rinascita lenta e difficile ma concreta, viva e che lascia intravedere nuovi e più tangibili traguardi quando le infrastrutture essenziali (come il prolungamento a Reggio, a Catania e a Palermo delle autostrade continentali) convoglierà in Calabria e in Sicilia nuove correnti di traffico turistiche e commerciali dall'Italia settentrionale e dall'Europa tutta.

Senza andare tanto indietro nel tempo, basta confrontare i consuntivi di oggi con quelli del 1953, cioè di un anno in cui, finito il periodo critico della ricostruzione, si raccoglievano già i positivi frutti degli sforzi compiuti e si superavano abbondantemente quei risultati dell'anteguerra che, nei giorni tristi della disfatta, sembravano costituire una meta assai lontana e difficilmente raggiungibile. Ebbene in questi ultimi 15 anni si è avuto un aumento superiore al 71 per cento per i rotabili — ragguagliati a carri — trasportati nei due sensi; del 137 per cento per i viaggiatori e addirittura di quasi il 1250 per cento per le autovetture e gli autocarri, nonostante, come è noto, agiscano da qualche anno nello Stretto anche traghetti privati che, sempre per rimanere in tema di cifre, hanno trasportato nello scorso anno altri 235 mila autocarri circa.

E la nuova nave traghetto Iginia con la sua capacità di trasporto con le sue attrezzature modernissime, riassume e simboleggia questa continua ascesa.

Anche se, grazie a un ponte (sospeso o sottomarino o galleggiante che sia), si riuscirà a risolvere in via definitiva e diretta il problema dei collegamenti nello Stretto di Messina, le nostre navi per un buon numero di anni dovranno assicurare il collegamento tra le due sponde. Il vaglio dei risultati del concorso internazionale di idee indetto dal Ministero dei Lavori Pubblici (i cui termini scadono il 1° dicembre prossimo), la stesura del progetto esecutivo, l'iter burocratico per l'approvazione tecnica da parte degli organi competenti, la messa in appalto delle opere e, finalmente, la loro esecuzione non potranno non richiedere molto tempo. In questi anni le due nuove navi traghetto, *Iginia* e *Sibari*, saranno chiamate ad interpretare il ruolo di protagoniste nei traffici sullo Stretto. Anzi, come è stato comunicato ufficialmente durante la riunione dell'Unione delle Camere di Commercio della Sicilia, tenutasi nel settembre scorso a Messina, la nostra Azienda ha già posto allo studio nuove misure per il potenziamento del servizio in vista dei sicuri, successivi incrementi del traffico. Si fecero allora anche delle previsioni circa la produzione ortofrutticola siciliana nei prossimi dieci anni. Secondo tali previsioni, il traffico ortofrutticolo interessante lo Stretto dovrebbe essere determinato, nell'anno prossimo, da 1.565.000 tonnellate di agrumi, 310.000 tonnellate di ortaggi e 56.000 tonnellate di altra frutta, compresa l'uva e la frutta secca, per un totale di 3.251.000 tonnellate. Nel 1974 il totale dovrebbe essere di 3.879.000 tonnellate, con un aumento, quindi, di circa il 20 per cento e nel 1980 addirittura di 5.309.000 tonnellate con un aumento, rispetto al 1970, di oltre il 63 per cento.

Ma vediamo ora un po' da vicino l'« Iginia ».

La sua carta d'identità dice: lunghezza m. 141,50; larghezza m. 18,80, dislocamento a pieno carico 7350 tonnellate; immersione a pieno carico m. 5,10; velocità di crociera 17 nodi; potenza motore HP 8000. Né manca la voce « segni particolari ». L'*Iginia* infatti si distingue dagli altri traghetti perché porta, non senza un pizzico di civetteria, due alettoni sulla ciminiera, più alta e dalla linea spiccatamente moderna. E ciò per evitare ai passeggeri l'inconveniente della caduta di possibili scorie della combustione. Del resto tutto il profilo della « Iginia », con le sue ampie vetrate, i suoi ponti spaziosi, l'unico albero a prua sul ponte di comando, offre già l'idea di una delle recenti grandi navi di linea che non quello di un traghetto destinato a far la spola tra Messina e Villa S. Giovanni. Anche la sua capacità è particolarmente notevole. Essa, infatti, è stata abilitata al trasporto di ben duemila passeggeri. Sul ponte può ospitare 43 carri, oppure quindici carrozze o sette elettromotrici 601, insieme, naturalmente, alle 130 autovetture.

Di altre modernissime attrezzature tecniche, dalla centrale di telecomando dell'apparato propulsore al comando elettronico per il bilanciamento trasversale della nave che consente il contemporaneo imbarco e sbarco delle colonne di rotabili ferroviari e delle autovetture, si è già parlato, su queste colonne, in occasione del varo.

Resta da dire qualcosa sulla sistemazione interna dei servizi per il pubblico e, quindi, dell'arredamento. Anche in tale campo, 70 anni non sono davvero passati invano. Dalle minuscole salette sotto coperta dei primi traghetti *Scilla* e *Cariddi* al salone e alla veranda della NT *Scilla* edizione anteguerra, con l'austero motivo ornamentale delle tappezzerie damascate e delle rivestiture in legno, che abbracciano pareti e colonnine terminando in ricercati giochi di capitelli e cornici decorate; dalla sobrietà degli arredamenti del periodo della ricostruzione all'eleganza delle ultime unità, si giunge a questo arredamento che è particolarmente funzionale perché contempera assai bene l'esigenza specifica del servizio con il tradizionale buon gusto, la luminosità e la raffinatezza degli interni delle navi italiane. L'*Iginia* dispone di un salone di prima classe con 152 posti in poltrona, di uno di seconda con 350 posti, sempre in poltrona, di ampie verande, di un salone-bar self-service nonché di ariose passeggiate con altri 708 posti a sedere complessivamente: il tutto con largo impiego di tessuti resinati e di legni plastificati che, in un'accurata armonia di colori e di tonalità, appagano l'occhio più esigente in materia di raffinatezza e di gusto, pur presentandosi e risultando più resistenti e duraturi.

Una nave dunque che apre un capitolo nuovo nello Stretto di Messina; ed anche se ogni siciliano e ogni calabrese, in cuor suo, si augura che la costruzione di un'ardita opera di ingegneria spinta a congiungere direttamente le due regioni, possa un giorno, non troppo lontano, dirottare questa bella nave verso altri servizi ed altre sponde, non vi è dubbio che tutti guardano ad essa con ammirazione e fierezza e che le porgano di cuore il loro « benvenuta » sullo Stretto.

G. L. GAZZETTI

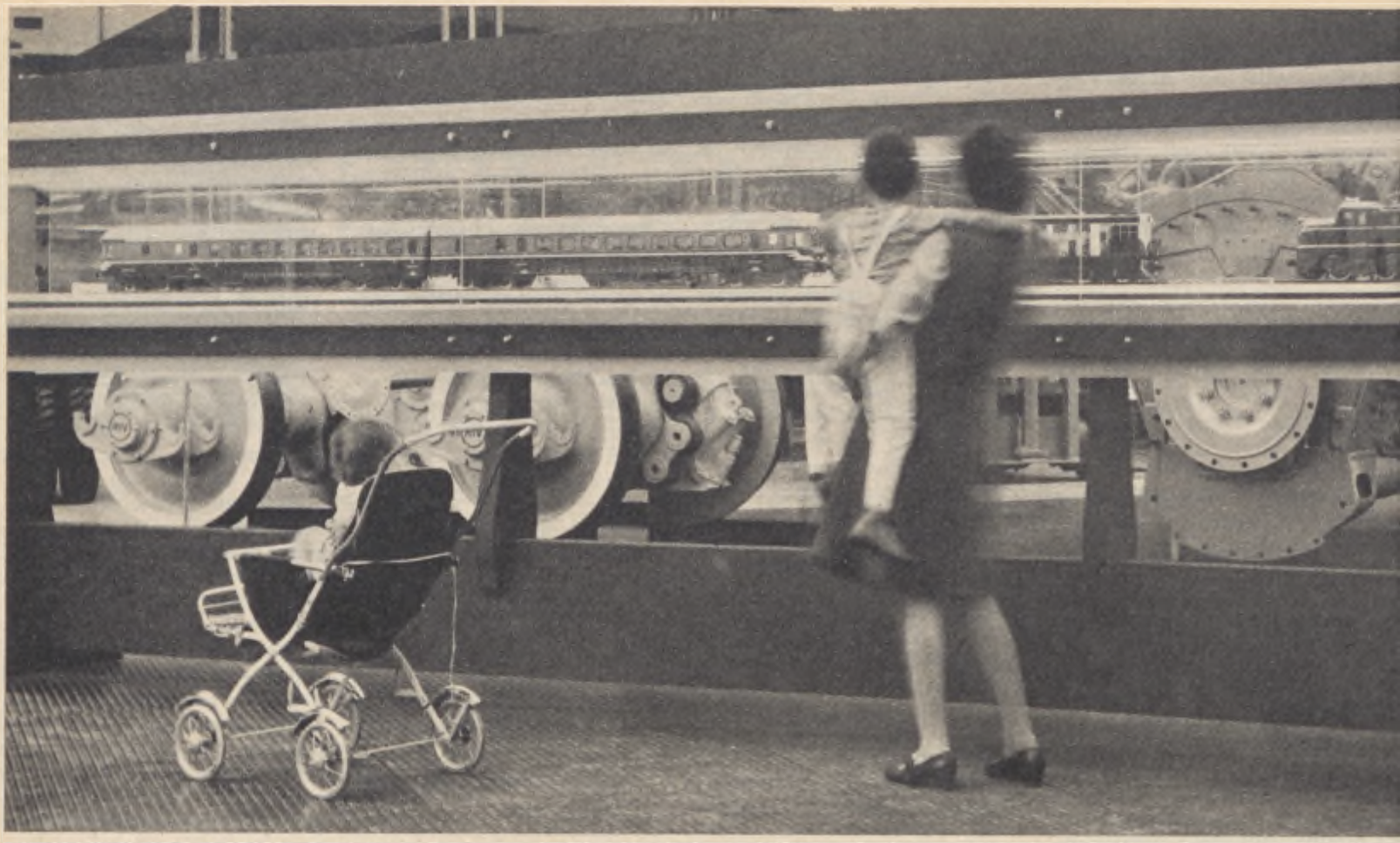
Il viaggio inaugurale

È stata una breve crociera: per un'ora e mezzo la nave ha bordeggiato lungo le coste dello Stretto dirigendosi dapprima verso sud accostando, successivamente, alla costa calabra. E' andata infine a raggiungere la base di partenza nella invasatura di Villa S. Giovanni. L'Iginia ha cominciato così la spola tra le due coste, si è messa a disposizione della comunità con le sue 7350 tonnellate di tsazza che ne fanno la ammiraglia della flotta F.S.

L'Iginia precede di poco la gemella « Sibari » la cui prossima entrata in servizio dovrebbe portare ad una maggiore funzionalità dei servizi di traghettamento sullo stretto. La flotta sarà infatti composta di navi mediamente più grandi che consentiranno anche di far fronte alle esigenze derivanti dalla rotazione per i turni di riposo e di manutenzione.

In rappresentanza del Ministro, il Sottosegretario sen. Heros Cuzari ha presenziato la cerimonia cui sono intervenute autorità ed esponenti del mondo politico ed imprenditoriale.

L'importanza che il potenziamento ed il perfezionamento del servizio attraverso lo Stretto riveste per la economia della Sicilia e nazionale è stata sottolineata dallo stesso sen. Cuzari il quale ha preso la parola durante la cerimonia. Attendibili ipotesi di sviluppo della produzione e del traffico tra l'Isola ed il continente — ha sottolineato il Sottosegretario — fanno ritenere certo che dai tre milioni di tonnellate di merci in « uscita » dalla Sicilia registrati quest'anno, si passerà nel 1975 a quattro milioni e nel 1980 verranno superati i cinque milioni. E' in questa prospettiva di sviluppo che l'Azienda ferroviaria prosegue il suo programma di adeguamento delle infrastrutture a terra e di costante sviluppo della potenzialità di traghettamento.



PROTAGONISTA IL T

«Si torna a preferire il treno »; « Rilancio delle ferrovie »; « Le ferrovie alla ribalta »; « Rivalutazione delle ferrovie »: con titoli di questo tenore la stampa nazionale ha fatto eco, nelle ultime settimane, a manifestazioni come il XIX Salone Internazionale della Tecnica di Torino, il XVII Congresso Colombiano e la IV Fiera Internazionale delle Comunicazioni di Genova, che, assieme al Simposio organizzato a Roma dalla CEMT sulla « Teoria e la pratica nell'economia dei trasporti », hanno per così dire consacrato una tendenza di vitale importanza per le FS, delineatasi sempre più chiaramente negli ultimi tempi. Si tratta di una vera e propria svolta nella politica dei trasporti italiani, politica che si avvia ad assegnare un nuovo e primario ruolo alla nostra Azienda, sia come fattore di progresso economico sia come elemento centrale di promozione nel campo dei trasporti.

Le condizioni che stanno determinando questa seconda giovinezza dei trasporti collettivi su rotaia sono essenzialmente il risultato di due fattori convergenti: da un lato, la società oggi guarda e considera in modo sostanzialmente nuovo il problema delle ferrovie, chiede da queste un apporto determinante; dall'altro lato, cioè dal lato delle ferrovie, c'è oggi la possibilità materiale, tecnica e organizzativa di rispondere adeguatamente alle nuove e maggiori istanze sociali, c'è la possibilità di realizzare un modo radicalmente nuovo di trasporto.

Dicevamo che questa tendenza della politica dei trasporti ha avuto occasione recentemente di trovare piena conferma tra consensi pressocché generali ed è chiaramente emersa in una serie di importanti manifestazioni ad alto livello internazionale che hanno avuto appunto al centro del loro interesse il rilancio dei trasporti ferroviari.

A Torino, infatti, al XIX Salone Internazionale della Tecnica, aperto dal 25 settembre all'8 ottobre scorsi, una delle maggiori attrazioni era costituita dalla sezione dedicata alle ferrovie: una sorta di consuntivo del progresso compiuto, dalla Napoli-Portici fino alle più moderne e veloci linee ferroviarie. In questo contesto ha trovato degna e significativa collocazione una rassegna delle ultime realizzazioni della tecnica al servizio dei mezzi di trasporto su rotaia: vale a dire, un'esemplificazione di tutto quanto si sta realizzando e studiando nel mondo in materia di metropolitane, treni a cuscinetti d'aria, ferrovie monorotaia o sospese, locomotori modernissimi, carrozze confortevoli, convogli che corrono a 250 Km all'ora, ecc.

Particolare rilievo ha avuto, in questo settore, la presenza della Fiat con un intero stand dedicato alle « Nuove tecniche costruttive del trasporto su rotaia », in cui erano esposti veicoli ferroviari, motori e gruppi meccanici che documentavano l'apporto che l'industria torinese ha dato e dà allo sviluppo anche di questa branca dei trasporti. Tra l'altro, si è potuto ammirare una modernissima automotrice diesel capace di «tenere » i 130 chilometri orari anche sulle linee più tortuose. Viva curiosità ha destato inoltre, nello stand francese, il modello del prestigioso «aereotreno» che in prova ha già fornito prestazioni sbalorditive: 420 chilometri all'ora!

Nel corso di una conferenza stampa, il prof. Bertolotti, Direttore generale della rassegna torinese, ha detto che il Salone quest'anno ha voluto un po' sanzionare ed evidenziare la rivalutazione delle ferrovie. « Contrariamente a quanto taluno ha voluto far credere — ha aggiunto il prof. Bertolotti — le ferrovie, come mezzo di comunicazione e di trasporto, non hanno esaurito la loro funzione, né essi minacciano i trasporti su strada, purché non ci si arresti a tipi di ferrovie superate. Per questa ragione si è voluto riservare alle ferrovie un posto nella rassegna della Tecnica». Nell'ambito del Salone torinese, tra le molte manifestazioni collaterali inserite nel programma, si è tenuto pure il « Convegno internazionale sui trasporti ferroviari » che ha avuto per tema « Le prospettive del trasporto ferroviario nell'ambito regionale ».

Nell'inaugurare il Convegno,

Uno dei rotabili esposti al Salone Internazionale della Tecnica di Torino.

RENO

Il rilancio del trasporto ferroviario ha avuto una ulteriore conferma in recenti manifestazioni. Dal Salone di Torino dalle Colombiane e dalla Fiera internazionale delle Comunicazioni di Genova giudizio unanime: il trasporto collettivo su rotaia sta vivendo oggi la seconda giovinezza

il sen. Cuzari, Sottosegretario ai Trasporti e all'A.C., ha sottolineato l'importanza di questo tipo di incontri per le indicazioni che ne scaturiscono e che rappresentano contributi sempre più avanzati al programma di sviluppo coordinato dei trasporti nel nostro Paese. Il sen. Cuzari ha poi ribadito che, nonostante si fosse avuta l'impressione, per una serie di circostanze, che il mezzo su rotaia fosse entrato in una fase involutiva, si è visto invece che esistono grandi possibilità per questo classico modo di trasporto, al quale, per la sicurezza e la crescente velocità, si rivolge un grande numero di utenti.

Nel corso dei lavori sono intervenuti tra gli altri il prof. Russo Frattasi, Presidente del Convegno, l'ing. Mayer, Presidente del CIFI, e il prof. Di Majo della Divisione Materfer della FIAT, il quale ha messo in rilievo come la tecnica ferroviaria possa veramente essere considerata la prima tecnica a carattere universale, sia per la rapida diffusione nel mondo intero, sia per l'impulso che ha dato a molte altre tecniche e industrie.

L'ing. Maglietta, Direttore del Servizio Affari Generali FS, ha letto un messaggio di saluto dell'ing. Fienga. In esso, il nostro Direttore Generale menziona alcune realtà che hanno qualificato il Convegno: anzitutto la circostanza che esso si è tenuto a Torino, « indiscussa capitale dell'automobile nel nostro Paese, fatto che da solo sta a confermare, una volta di più, il tempestivo allineamento della nostra Industria su impostazioni imprenditoriali di larghissimo respiro e del tutto moderne ». L'ing. Fienga constatava poi che « nella evoluzione delle valutazioni dei contributi che i vari mezzi di trasporto danno alla collettività ed allo sviluppo della economia del Paese, c'è ampio spazio anche per la rotaia, che è il mezzo principe per il trasporto di massa su terra ». Il Direttore Generale ribadiva peraltro che le ferrovie si rendono conto e dovranno sempre di più rendersi conto che, se vorranno conservare il loro ruolo al servizio del trasporto collettivo, dovranno utilizzare al massimo grado le nuove tecniche a disposizione, per poter così conseguire livelli sempre più alti di sicurezza, di velocità e di comodità di viaggio.

Passando a Genova, si può senz'altro dire che al XVII Congresso Colombiano il discorso sulle ferrovie sia proseguito praticamente sullo stesso binario, senza soluzione di continuità.

Hanno partecipato ai lavori di questo Congresso ben ottocento esperti di venti nazioni. Presenti, tra le maggiori autorità, il Ministro dei Trasporti degli Stati Uniti ing. John A. Volpe e il Sottosegretario Cuzari in rappresentanza del governo italiano.

La prolusione sul tema generale del Congresso — « Rilancio coordinato dei trasporti terrestri » — è stata tenuta dal prof. Ernesto Stagni che dirige l'Istituto dei Trasporti dell'Università di Bologna. Lo studioso, dopo un esame storico dello sviluppo dei trasporti in Italia, che ha registrato nell'ultimo ventennio un netto declino di tutti i trasporti collettivi su rotaia e su strada a favore di quelli individuali su strada, ha poi messo in rilievo come da qualche anno si vada manifestando una inversione di questa tendenza, poiché il mezzo individuale ha dimostrato i suoi limiti, che derivano da una serie di motivi come la congestione delle strade, la difficoltà di parcheggio, l'eccessiva pericolosità del traffico, i forti costi sociali della congestione e delle infrastrutture, l'inquinamento atmosferico, ecc. E' impossibile pensare ad una soluzione, in prospettiva, di queste difficoltà, se non passando appunto attraverso una nuova politica dei trasporti che punti decisamente sulle rinnovate capacità del mezzo ferroviario e del mezzo guidato in genere: e ciò anche per salvare l'automobilismo e la spinta che esso ha dato al progresso.

Su queste basi, il prof. Stagni ha posto agli esperti presenti tutta una serie di problemi che da troppo tempo attendono una soluzione, problemi che sono stati ampiamente discussi nelle riunioni successive. Particolarmente significativi sono stati gli interventi dell'ing. Fiorentini, del prof. Gibson, rappresentante americano, e dell'ing. Cova, Presidente della Società Autostrade, che hanno sempre di più avvicinato l'obiettivo centrale del Congresso: cioè quello di realizzare finalmente anche in Italia un sistema coordinato e funzionale di trasporti. Il che significa in pratica, come ha precisato l'ing. Cova, creare facili trasferimenti tra un sistema e l'altro, creare nuovi collegamenti fra le reti aeree, stradali e ferroviarie per ridurre i tempi morti.

Infine, almeno qualche nota di cronaca su un'altra importante manifestazione tenutasi a Genova pure in ottobre, la IV Fiera Internazionale delle Comunicazioni, che ha destato viva curiosità e interesse e che «offriva» settantamila metri quadrati ai duecento espositori presenti. Illustre visitatore: l'on. Remo Gaspari, Ministro dei Trasporti e dell'A.C., che ha presenziato pure al Convegno nazionale autotrasporti.

La partecipazione della nostra Azienda è stata caratterizzata da due temi di grande attualità: collaborazione strada-rotaia (che trova attuazione nei servizi delle auto accompagnate, del treno+auto e dei traghetti) e trasporto mediante containers.

Il primo aspetto era illustrato con ampi ed efficaci pannelli che tappezzavano le pareti dello stand FS. Sono stati distribuiti, inoltre, pieghevoli dimostrativi del servizio e dei numerosi mezzi messi a disposizione dall'Azienda.

Il trasporto mediante containers — sistema davvero rivoluzionario al quale giustamente la Fiera ha dedicato quest'anno notevole spazio — è stato esemplificato presentando un moderno pianale a carrelli porta containers, costruito dalla Officina Meccanica della Stanga di Padova, che per la sua eccezionale lunghezza può portare contenitori fino a sessanta piedi. Sullo stesso carro: un trascontainer da quaranta piedi, costruito dalla Brown & Boveri di Vado Ligure.

L'importanza attribuita dalla Azienda al trasporto con containers è stata sottolineata dal Vice Direttore Generale ing. Bordoni, nel corso di una tavola rotonda tenutasi nell'ambito delle manifestazioni fieristiche collaterali. L'ing. Bordoni ha illustrato il programma delle FS relativo ai terminal e ai mezzi di trasporto per il traffico dei containers. Tra l'altro, ha preannunciato una intensificazione dei treni a composizione bloccata per collegare Milano-Rogoredo — dove è già in funzione un terminal per container — con i maggiori centri attrezzati per questo particolare sistema di trasporto, nonché la realizzazione, a breve scadenza, di un consistente parco di carri porta-containers di grandi dimensioni.

Gaetano DE LEO

UN SALTO A MILANO A 180 ALL'ORA

Un nostro redattore a bordo dei convogli che effettuano sulla Milano-Bologna prove ad alta velocità. Una corsa con un'elettromotrice serie Ale 601 e una con un treno di quattro carrozze trainate da una locomotiva elettrica del tipo « Tartaruga ».

«Ieri una comune elettromotrice Ale 601, presa a caso dal mucchio di quelle che corrono ogni giorno da oltre 10 anni; oggi una nuova E. 444 con quattro vetture di usuale composizione: ambedue i treni hanno percorso la tratta Bologna-Milano e ritorno in uno spillo. Sopra i due treni sperimentali, oltre ai soli « addetti ai lavori », c'ero anch'io. Per quanto anonimi — i due treni viaggiavano senza cartelli indicatori — appena fermi in Galleria a Milano C.le hanno attirato qualche decina di curiosi.

Fra i silenziosi astanti, si è fatto avanti un distinto signore dai capelli bianchi, a chiedere di cosa mai si trattasse; udita la sommaria spiegazione, commenta: « Mio nonno, che era Direttore delle Ferrovie, chissà come sbalordirebbe oggi, se fosse qui».

I Macchinisti di 1ª cl. Enio Arrighi e Franco Pini guidano attenti, senza distrarsi un attimo, gli occhi bene a fuoco sulla linea e sulla strumentazione di guida e di controllo. Il C.D. Sup. Mario Massini vigila alle loro spalle; di tanto in tanto raccomanda di suonare nell'approccio ai P. L., senza interrompere la litania dei chilometri: « km. 3, velocità 100; km. 4, velocità 120; km. 5, velocità 140; km. 6, velocità 160; km. 7, velocità 180... ». Siamo ancora in periferia di Bologna e marciamo già a 180. C'è un po' atmosfera da sommergibile, con quei comandi rapidi e sommessi, ripetuti dall'uno all'altro, fino a che Bruno Masi (« metta Manovale con la M maiuscola » precisa scherzando; certo che gli spetta) fa sparire ciascuna progressiva dentro il microtelefono che collega la cabina di guida alla pattuglia dei tecnici rilevatori, sistemati in vettura. Anche questi hanno lo sguardo fisso, per tutta la durata della prova, agli strumenti elettronici ed alla « zona » sulla quale quattro pennini tracciano fedelmente la storia grafica dei fenomeni sotto controllo.

Mentre con l'elettromotrice si prova il comfort e si indaga sul binario — il titolo della prova dice testualmente « Indice della qualità di marcia del veicolo, sollecitazioni verticali e trasversali » — col treno trainato dalla « tartaruga » si misurano gli « sforzi trasversali sugli assi della locomotiva » e precisamente gli spostamenti trasversali della cassa dell'E. 444 rispetto al carrello. Gli ingegneri Brandani (Trazione) e Pandolfo (Lavori) guidano l'équipe: agli strumenti oscillografi il p.i. Gaddi e l'operatore Cocchi, alle tabelle planimetriche della linea Tacci, dottore in matematica, e Attolino, geometra. Un frizzo, una battuta qua e là dimostrano l'affiatamento e la cordialità di questa équipe, la stessa *entente cordiale* rilevata nella pattuglia di guida.

All'ingresso ed all'uscita delle curve, sugli scambi e sui P.L. la composizione « pesante » balla un poco: gli è che le quattro vetture servono unicamente per zavorrare la « Tartaruga ». Sulla Ale 601, invece, il *comfort* — ho appreso nell'occasione che la sua qualità si misura in ore — è eccellente, si sta proprio bene: si sta come si può stare su quei gioielli delle Ale 601 che l'ing. Pandolfo, critico insospettabile perché dei Lavori, non esita a definire « magnifiche spose per il sig. Binario », fatte le une per l'altro.

In qualche punto arriviamo ai 190, in altri punti si deve ridurre alquanto: Modena, Reggio Emilia, Fiorenzuola, coi loro piazzali curvilinei, richiederebbero soluzioni radicali molto costose ed impegnative. In attesa, non resta che rallentare. Gli in-

Il macch. 1ª cl. Arrighi intento a mantenere i 180 kmh, mentre gli ing. Zanaboni e Greco sembrano soddisfatti dei risultati dell'esperimento. In alto, la « Tartaruga ».

gegneri che guidano la prova si preoccupano di non indurre il profano a pensare che quella dei 180 da Bologna a Milano possa già considerarsi una meta conseguita, assicurata fin da ora per l'intera tratta. Per questa velocità, tra l'altro, è indispensabile anche il completamento dei lavori per la ripetizione dei segnali in macchina.

Anche l'ing. Zanaboni, Direttore Compartimentale di Bologna, e l'ing. Greco, Direttore Centrale del Servizio Trazione, tengono a sottolineare il significato di questi 180 all'ora: « Stiamo provando e riprovando, protesi in avanti, come cani da punta, verso quel continuo miglioramento che caratterizza l'impegno di riclassamento in atto nelle Ferrovie dello Stato ». Calcoli e prove, prove e calcoli: a non finire. La sicurezza marcia su coefficienti di tutto riposo. Quanto ai P.L., essi stanno via via sparendo, sostituiti da sottovia funzionali. Però la loro eliminazione costa miliardi e non può essere affrontata dalle sole F.S.: è un problema più vasto che impegna altri Dicasteri ed Enti Locali.

Per ora resta il fatto di non poter impedire di passare a raso i binari; il che è preoccupante, dal momento che gli utenti della strada non hanno la divisa mentale del ferroviere.

Questa considerazione dà meglio la misura del carattere sperimentale di queste prove a 180, che sono soltanto l'aspetto più evidente di una azione che non conosce soste, che poggia sul lavoro poco visibile dall'esterno di tanti e tanti ferrovieri, impegnati nella trasformazione e nell'approntamento della linea per renderla idonea alle « alte velocità »: quelli dei Lavori, che stanno finendo di cambiare le rotaie su tutto il percorso, sostituendo anche le tradizionali traverse di legno con quelle in cemento armato; i ferelettrici in equilibrio sulle scale e sui pali per modificare l'assetto e l'ormeggio della fune portante, affinché la linea di contatto corra per l'intero percorso perfettamente parallela al piano dei binari, cosicché i pantografi restino costantemente aderenti. E questi lavori sono fatti prevalentemente di notte, ogni notte, per non intralciare l'intensa circolazione dei treni.

Sprofondato in una poltrona, penso a tutto questo; penso a quegli uomini dei vari cantieri in linea, acquattati più del solito al nostro passaggio filante.

Aldo SENSI

FLASH

Treni-containers tra Livorno e Milano

Il porto di Livorno verrà collegato allo scalo di Milano Rogoredo mediante treni bloccati, ad itinerario rapido, per il trasporto dei containers. L'organizzazione della nuova relazione sarà curata dall'INT — che provvederà anche alla presa e consegna a domicilio dei containers — il quale ha già effettuato, con esito positivo, un primo collegamento a titolo sperimentale. Il treno bloccato è partito da Rogoredo dopo aver caricato 30 containers, mentre il viaggio di ritorno è stato effettuato con un carico di 24 containers sbarcati nella stessa giornata da una nave dell'American Lines. Il vantaggio offerto dal nuovo servizio appare evidente se si considera che — ove il trasporto fosse stato effettuato su strada — sarebbero stati necessari ben 30 autocarri all'andata e 24 al ritorno: con una spesa certamente maggiore per gli utenti e, soprattutto, con notevoli ulteriori intralci al traffico stradale.

Treni natalizi per emigrati

Le Ferrovie Federali tedesche hanno deciso di aumentare sensibilmente il numero dei treni straordinari in occasione delle prossime vacanze natalizie, per favorire i circa 430.000 operai stranieri che desiderano trascorrere quel periodo nei loro paesi d'origine. Dalla metà di novembre fino alla fine dell'anno saranno allestiti 212 treni straordinari, la maggior parte dei quali diretti verso l'Italia. Per evitare ritardi nella prenotazione dei posti, l'Amministrazione ferroviaria tedesca distribuirà ai datori di lavoro appositi opuscoli contenenti l'orario di partenza dei treni stessi dalle principali stazioni, nonché quelle degli arrivi in Italia e negli altri Paesi interessati.

Solo 13.800 lire

costa ora il trasporto in treno da Milano a Roma di un'auto di media cilindrata, se l'auto è occupata da quattro persone. Infatti, dal 1° novembre vengono applicate notevoli riduzioni al prezzo di trasporto di automezzi al seguito dei viaggiatori: dal 25%, al 50%, fino al 70% a seconda che siano occupati rispettivamente da tre quattro, cinque o più persone, munite di biglietti di viaggio collettivo.

E', inoltre, prevista una riduzione del 15% quando viene richiesto il trasporto dell'auto per l'andata e ritorno su una stessa linea; oppure per due o più percorsi anche per viaggi da effettuare a distanza di tempo, purché nell'arco di due mesi.

Ovviamente, nel caso che al trasporto dell'auto siano interessati nuclei di una stessa famiglia — costituiti da almeno quattro persone — si applicano sui biglietti di viaggio le riduzioni previste per le comitive familiari: cioè, il 40% per le prime quattro persone; e il 50% per ogni persona oltre la quarta.

Dall' 8 al 10%

gli aumenti tariffari su talune Reti ferroviarie europee: le variazioni, che si ripercuotono anche sulla tariffa comune internazionale, sono in vigore dal 1° novembre per il traffico in partenza dall'Italia. In particolare, le ferrovie svedesi hanno aumentato dell'8% i prezzi per il trasporto dei viaggiatori; le ferrovie portoghesi oltre all'aumento del 9% hanno istituito un supplemento ridotto per ragazzi, per l'utilizzazione dei treni rapidi, pari al 50% del supplemento per adulti; infine, la maggiorazione delle ferrovie danesi è del 10%.

Immutato, per le tre reti, il prezzo di trasporto dei bagagli; come pure non subiscono variazioni le quote marittime e i prezzi per il trasporto dei bagagli delle Ferrovie Britanniche, che — a loro volta — hanno leggermente aumentato le tariffe viaggiatori.

Treni-navetta sotto il Bracco

consentono ora agli automobilisti di evitare 55 Km di strada tortuosa e difficile. Il servizio — istituito tra le stazioni di La Spezia C.le e Riva Trigoso — è, per ora, a carattere sperimentale e si articola su nove corse giornaliere di andata e ritorno, fra le ore 7 e le 23. Il tempo di « traversata » è di soli 45', comprese le operazioni di carico e scarico. Ogni convoglio può trasportare fino a 45 auto di media cilindrata; ma, se il traffico lo richiederà, sarà posto in servizio un secondo treno raddoppiando il numero delle corse, che avranno quindi la frequenza di una ogni ora, anziché una ogni due ore.

E' entrato in esercizio un nuovo tratto della metropolitana milanese

LA "DUE VERDE"

E' stato attivato a Milano un tratto della seconda linea metropolitana — la n. 2 verde — sviluppato su una distanza di chilometri 6,5 a cavallo fra i due capolinea di Cascina Gobba e Piazza Caiazzo. Alla inaugurazione ufficiale è intervenuto il presidente del Consiglio on. Mariano Rumor, che ha portato il consenso ed il plauso del Governo per un'opera che è costata 46 miliardi di lire. Si calcola che durante i primi due giorni di esercizio, nei quali era consentito l'accesso gratuito alle stazioni, oltre trecentomila milanesi si siano dati appuntamento sui mezzi della nuova linea accettando con entusiasmo l'invito della Direzione della M.M. Questo tronco, che annovera tre stazioni fuori terra (Cascina Gobba, Crescenzago e Cimiano) e attraversa il sottosuolo del settore nord-est dell'aggregato urbano, può fin d'ora assolvere compiti d'ampio respiro grazie al collegamento diretto con le linee celeri dell'Adda, già in funzione dal maggio 1968 e che consentono di estendere il servizio ben oltre i limiti amministrativi del Comune di Milano lungo una fascia territoriale destinata a nuovi sviluppi.

Sono peraltro in corso di avanzata esecuzione i lavori di completamento per la costruzione di nuovi tronchi che a breve scadenza entreranno nel vivo del centro direzionale cittadino e che consentiranno di realizzare il collegamento di tre stazioni ferroviarie. Infatti a Milano Lambrate F.S., cui corrisponde Lambrate MM, il viaggiatore « ferroviario » appena lasciata la stazione può accedere, dall'antistante piazzale Bottini, alla metropolitana. A Milano Centrale F.S. tuttora raccordata da Caiazzo MM mediante una asta di manovra, si prevede l'attivazione della Centrale MM nel prossimo aprile in occasione della inaugurazione della Fiera Campionaria. Proseguono intanto i lavori sulla linea, e si prevede che la stazione di Garibaldi MM (in corrispondenza dell'omonima stazione F.S.) entrerà in esercizio nel '71. Le stazioni della linea 2 Verde sono state costruite sia a banchina laterale che centrale: Caiazzo, Argentina, Loreto e Udine sono a tipo laterale; Piola, Lambrate, Cimiano e Crescenzago sono a tipo centrale. La distanza media fra stazione è di 775 metri; ciascuna è dotata di scale mobili (quaranta in totale) che consentono ai viaggiatori di raggiungere agevolmente i piani mezzanini e le banchine. Le stazioni dispongono di un sistema di controllo a circuito televisivo interno.

Alcune novità. L'alimentazione elettrica non viene più effettuata mediante la terza rotaia, bensì tramite filo aereo, e il ritorno della corrente avviene sulle stesse rotaie di corsa. La linea aerea di contatto è percorsa da corrente continua a 1500 V, del tipo in uso nella nostra Azienda, con corda portante da 120 mmq e due fili da 100 UNI.

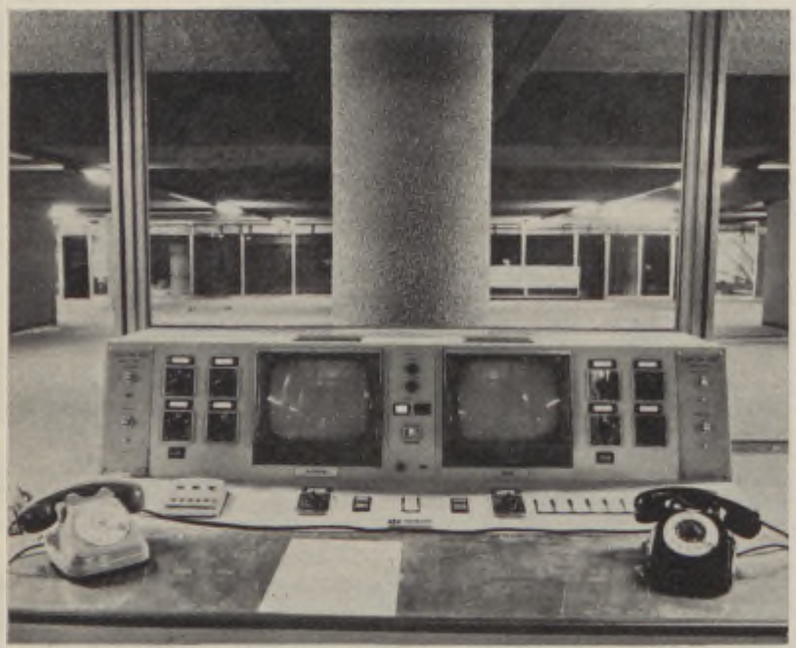
L'armamento, formato dalle classiche rotaie 50 UNI ad attacco diretto su calcestruzzo del tipo rigido, si avvale di scambi del tipo rigido ad aghi elastici costruiti con rotaie di Kg. 60 al metro. I manufatti sono impostati con una altezza libera sopra il piano del ferro di metri 4, 5, anziché i 3,95 della prima linea, mentre le strutture di fondo sono a circa 40 cm. sotto lo stesso piano anziché a 100.

Altro elemento fondamentale nella progettazione della seconda linea è stata la introduzione dei nuovi procedimenti costruttivi a foro cieco, usati al fine di limitare lo sconvolgimento della superficie stradale. Lungo il tratto di linea attivato sono stati costruiti col sistema di scavo a foro cieco 2840 metri di galleria.

La linea 2 interseca la 1 in corrispondenza delle rispettive stazioni Argentina e Loreto. Il viaggiatore, usufruendo di un solo biglietto a tariffa unica (cento lire) può circolare su entrambe le linee.

Il pubblico milanese ha già ampiamente dimostrato il suo apprezzamento per questo sicuro, comodo e veloce mezzo di trasporto. Il previsto collegamento tra la Stazione Centrale ed il resto della metropolitana porterà un indubbio beneficio e sarà determinante per la soluzione dei problemi del traffico cittadino.

Luigi PAINA



A sinistra: i modernissimi dispositivi di controllo di una delle stazioni. A destra: gli accessi sono stati particolarmente studiati in modo da consentire il rapido defluire dei viaggiatori nelle ore di punta.

DALL'OMNIBUS ALLA METROPOLITANA

Una edizione speciale del primo volume della « storia dei Trasporti Italiani »

L'inaugurazione del secondo tronco della Metropolitana Milanese non poteva essere ricordata in modo migliore: una edizione speciale del primo volume dell'opera che Francesco Ogliari e Franco Sapi hanno dedicato alla Storia dei Trasporti Italiani.
Dell'opera sono stati pubblicati nove dei diciassette volumi su cui è articolata. Si tratta di una completa ed esauriente pubblicazione che alla rigorosa fedeltà storica accoppia una ricchissima documentazione. Le numerose illustrazioni e fotografie, per la maggior parte inedite e la varietà degli argomenti sono tali da invogliare alla lettura anche chi non è interessato al mondo dei trasporti.
In questo « Dall'omnibus alla Metropolitana » l'evoluzione urbanistica di Milano e il ruolo sempre più importante della città nella economia nazionale vengono seguiti di pari passo con il continuo progresso del mezzo pubblico di trasporto.
Dal primo omnibus trainato da cavalli, istituito nel maggio del 1835, ai tram a vapore di Monza, alle motrici elettriche del 1903, al secondo tronco della attuale metropolitana è un susseguirsi di immagini, notizie, documenti, curiosità che affascina il lettore e lo attrae nel ricordo di un mondo di ieri e gli fa « amare l'universo di oggi ».

Primo incontro d'amicizia degli amatori delle ferrovie franco-italiani

Dal nostro inviato

Nei giorni dal 1° al 4 del corrente mese, in occasione del XVIII Congresso Nazionale dei Fermodellisti Italiani, ha avuto il primo incontro di amicizia degli Amatori delle Ferrovie Franco-Italiani (A.F.F.I.). Le due delegazioni, composte da un centinaio di membri ciascuna, si sono incontrate a Savona, da dove hanno proseguito per Mondovì con un treno speciale messo a disposizione dalla nostra Azienda.

I due gruppi, con alla testa i loro dirigenti: il dott. Vaillant, medico della SNCF, per i francesi, ed il prof. avv. Ogliari, Presidente della F.I.M.F. (Federazione Italiana Modellisti Ferroviari), per gli italiani, hanno poi raggiunto Cuneo con un altro treno speciale, trainato da una locomotiva a vapore 743 con riscaldatore, la quale — è forse superfluo annotarlo — ha esercitato su questi viaggiatori innamorati della ferrovia un fascino tutto particolare.

Il giorno successivo, proseguimento in treno da Cuneo per Limone e, in autopullman, per Breil, attraverso il Colle di Tenda e le strette gole dell'alta Valle Roya. I congressisti hanno voluto sostare a vedere da vicino i ruderi dei viadotti e dei ponti della Cuneo-Nizza, la linea il cui ripristino, tanto atteso, sembra finalmente in procinto di essere realizzato.

A Cuneo, la comitiva aveva effettuato una visita al D. L. mentre a Nizza (raggiunta da Breil con una automotrice panoramica francese) ha visitato il posto di comando elettrico del movimento. Nella città della Costa Azzurra l'incontro si è concluso, dopo i discorsi del dott. Vaillant — il quale ha auspicato che la prossima riunione abbia luogo a Torino ed a Modane nel 1971 in occasione del centenario del traforo del Fréjus — del sig. Appietto, Presidente della Federazione Francese degli Amici delle Ferrovie Secondarie, e del dott. Briano, Presidente onorario della F.I.M.F.

Al rientro a Genova, i modellisti italiani hanno aperto i lavori del loro Congresso, inaugurando la Mostra dei modelli e fotografica presso il Dopolavoro Ferroviario; successivamente si sono riuniti in assemblea per discutere il programma delle future attività della loro Federazione. Una attenta visita al Deposito Locomotive di Brignole ed una piacevole gita sulla caratteristica ferroviaria secondaria da Genova a Casella hanno concluso queste quattro giornate dei fermodellisti.

Ecco ora i premi assegnati alla Mostra:

Categoria A — modelli di mezzi di trazione autocostruiti — 1° premio a Ermanno Mantovani di Modena (locomotiva Texas), 2° a Enzo Capolongo di Sondrio (locomotiva 801), 3° a Italo Podini di Padova (locomotiva 898 della ex-rete Adriatica;

Categoria B — modelli di vetture e carri autocostruiti — 1° premio a Bruno Sanzani di Genova (carro Welz).

Categoria C — modelli elaborati — 1° premio a Giorgio Cambiaso di Genova (con il « Coccodrillo » delle ferrovie svizzere), 2° a Giorgio Garbarini di Genova (convoglio svizzero), 3° a Bruno Sanzani di Genova (locomotiva 640);

Fotostampe: 1° premio a Marco Icardi di La Spezia, 2° a Cinzio Gasparini di Modena, 3° a Ermanno Mantovani di Modena;

Diapositive: 1° premio a Aldo Granelli di Brescia, 2° a Bruno Sanzani di Genova, 3° a Giorgio Vedovato di Padova.

Renzo MARELLO

LAVORI A PESCARA

I treni provenienti da Sulmona possono ora accedere a Pescara P.N. percorrendo un binario deviato lungo 2 km e mezzo. La deviazione ha consentito la soppressione di due passaggi a livello, mentre un terzo è impegnato solo dalle tradotte dirette al raccordo del porto. Il traffico stradale nella zona interessata dalla deviazione è stato facilitato dalla costruzione di sette sottopassaggi. Per la realizzazione dell'opera sono state impiegate ben 18.000 giornate lavorative con una spesa di 570 milioni di lire.

A BUON PUNTO IL QUADRUPLICAMENTO DELLA MILANO MONZA

La Milano-Monza, dipartendosi dalla metropoli lombarda presso la stazione di Greco, attraversa con andamento uniforme zone densamente industrializzate, svolgendosi per gran parte attraverso l'abitato, e si suddivide in corrispondenza della città briantea in due arterie principali che raggiungono l'una Como ed il confine di Chiasso e l'altra Lecco e Bergamo. Essa è interessata da un intenso traffico nazionale ed internazionale a cui si sovrappongono importanti correnti locali, costituite dai numerosi pendolari che si recano quotidianamente a Milano e nei suoi sobborghi industriali.

La coesistenza di questi due tipi di traffico, entrambi intensi ma con diverse caratteristiche, e la disuniforme distribuzione dei treni operai nella giornata, con forti punte tra le 6 e le 8 e tra le 17 e le 19, hanno sempre posto notevoli problemi per l'esercizio di questa linea. Fin dall'inizio del secolo infatti l'Amministrazione avviò i primi studi e provvedimenti per il suo potenziamento, espropriando anche alcune aree nella zona di Sesto San Giovanni in vista dell'ampliamento degli impianti.

L'andamento del traffico, che nel dopoguerra è andato sempre aumentando, raggiungendo nel 1966 punte di 190 treni giornalieri tra Milano Greco e Sesto e di 180 tra Sesto e Monza, e che lascia ragionevolmente prevedere ulteriori incrementi, specialmente lato Chiasso, in seguito ai lavori di potenziamento della linea del Gottardo, fa apparire ormai prossima la saturazione dell'arteria. La potenzialità attuale, infatti, valutabile in 200-210 treni al giorno, non potrà essere aumentata di molto con l'installazione del blocco automatico, essendo le sezioni di blocco già notevolmente ravvicinate, mentre secondo uno studio del Servi-

Area dell'ex fabbricato viaggiatori di Sesto San Giovanni che ospiterà la nuova coppia di binari. A destra, costruzione dei due nuovi binari; sotto, si dispongono i ferri in una struttura dell'opera di scavalcamento.

I lavori, già compiuti per il 75% circa, comprendono la costruzione di una nuova coppia di binari in prolungamento della preesistente linea merci, profondamente ristrutturata, l'adeguamento della stazione di Greco, la costruzione della nuova stazione di Sesto, alcune modifiche di quella di Monza, la realizzazione di un'opera di scavalcamento tra le due linee e di numerosi cavalcavia e sottopassaggi in modo da eliminare tutti i passaggi a livello.

zio Affari Generali per gli anni 1970 e 1975 sono previsti rispettivamente 213 e 287 treni.

Fu adottata pertanto una soluzione radicale, consistente nel quadruplicamento dei binari di corsa e nel conseguente ampliamento degli impianti interessati, attualmente in fase di avanzata esecuzione.

I lavori, già compiuti per il 75% circa, comprendono la costruzione di una nuova coppia di binari tra le progressive 5+780 e 11+933, in prolungamento della preesistente linea merci, profondamente ristrutturata, l'adeguamento della stazione di Greco, la costruzione della nuova stazione di Sesto, alcune modifiche di quella di Monza, la realizzazione di una opera di scavalcamento tra le due linee e di numerosi cavalcavia e sottopassaggi per snellire il traffico urbano eliminando tutti i passaggi a livello.

Per la formazione della sede dei nuovi binari, che si snodano in gran parte nell'abitato, si è dovuto procedere all'esproprio di numerosi fabbricati ed all'esecuzione di opere provvisorie, per consentire la continuità della circolazione dei treni e quella del traffico, almeno pedonale, all'interno delle zone attraversate.

A Milano Greco il dispositivo d'armamento e gli impianti connessi sono stati radicalmente trasformati per avere una prima coppia, costituita dal 1° e 2° binario, per il collegamento con Porta Garibaldi, destinato ai treni locali, una seconda coppia per il collegamento con Milano Centrale, destinata ai convogli più importanti, ed i binari della linea merci e di circolazione locomotive, modificati nel tracciato. Tali due coppie costituiranno il quadruplicamento e proseguiranno fino a Monza, dove si dirameranno verso Como-Chiasso e Lecco-Bergamo.

La nuova stazione di Sesto, attivata nello scorso mese di gennaio, è spostata di circa un chilometro lato Monza rispetto a quella preesistente, costruita nel 1860, la cui area verrà utilizzata per il quadruplicamento.

Dotata di un moderno fabbricato viaggiatori, in cui, grazie all'impiego di materiali moderni e di ampie vetrate, le esigenze dell'estetica sono state sapientemente conciliate con quelle della funzionalità, essa è stata ubicata nella zona verso cui si va espandendo la città, che conta già 85.000 abitanti, ed è predisposta per un eventuale collegamento con la linea 1 della Metropolitana.

L'opera, che rappresenta una tappa importante del quadruplicamento, ha comportato una spesa complessiva di circa 1 miliardo.

Per evitare l'intersezione a raso delle linee provenienti da Chiasso e da Lecco-Bergamo, i cui treni fanno rispettivamente capo a Milano Centrale ed a Porta Garibaldi e che annullerebbe il beneficio della riduzione delle percorrenze derivanti dai nuovi impianti, si è ricorsi ad un'opera di scavalcamento tra Sesto e Monza, in fase di avanzata costruzione.

Il manufatto, lungo 92 metri, è in cemento armato con travi a doppio T incorporate ed è dotato, per prevenire gli effetti delle dilatazioni termiche, di due giunti intermedi che lo suddividono in tre parti quasi uguali. Esso verrà attraversato superiormente dalla linea di Lecco con un raggio minimo di curvatura di 1.282 metri e pendenza massima del 9,50%, ed inferiormente da quella di Chiasso, con curva di 3.333 metri e pendenza del 7,83%.

Per evitare che la Ferrovia determini una frattura dell'abitato e per eliminare le soggezioni e le spese derivanti dalla presenza di passaggi a livello, incompatibili con un moderno esercizio ferroviario, sono stati costruiti numerosi cavalcavia e sottopassaggi. Eseguiti con largo impiego di strutture in cemento armato precompresso, e con il contributo dei Comuni interessati, essi hanno apportato sensibili benefici anche alla viabilità, che è risultata ovunque notevolmente migliorata.

L'esecuzione di queste opere, che in alcuni casi, come ad esempio nel cavalcavia di via Buozzi dove sono state impiegate travi in precompresso lunghe 36 metri ed alte 2, presentano un notevole rilievo tecnico, si è svolta interamente sotto esercizio. Ciò ha richiesto la soluzione di non facili problemi organizzativi, derivanti dall'elevata frequenza dei treni e dalla presenza contemporanea di vari cantieri su una tratta di limitata lunghezza (circa 12 chilometri), determinando nei periodi più « difficili » un totale di ben 7 minuti di perditempo per rallentamenti.

I nuovi binari, che verranno armati con rotaie e deviatoi del tipo 60 UNI, consentiranno una velocità di tracciato di 150 chilometri l'ora e contribuiranno al potenziamento di uno dei principali collegamenti internazionali.

Queste opere, dunque, che comporteranno un onere complessivo di circa 6,5 miliardi, compresi elettrificazione e segnalamento, e saranno prevedibilmente ultimate nel 1971, vanno viste in una prospettiva ancor più ampia di quella ferroviaria. Esse costituiscono infatti non solo un indispensabile intervento per il potenziamento di una linea, ma anche un investimento produttivo nel quadro di quell'integrazione europea a cui le Ferrovie hanno sempre dato un silenzioso ma importante contributo.

Renzo MARINI

Binari nel Mondo

GERMANIA

Nuove relazioni notturne per le merci tra Stuttgart e Parigi

Sono state recentemente istituite tra la Repubblica Federale Tedesca e la Francia nuove relazioni notturne per il trasporto delle merci, destinate, in particolare, ad accelerare il traffico di containers e semi-rimorchi caricati sui carri (piggybach). Particolare rilievo assume un treno merci che unisce la stazione di Parigi-la Chapelle a Stuttgart con partenza la sera alle 20 e 30 circa ed arrivo alle 10 dell'indomani. Nel senso inverso la partenza avviene nelle primissime ore del pomeriggio 13,30 e l'arrivo alle 4 e 45 a Parigi.

FRANCIA

Nuove e più potenti locomotive per l'alta velocità

Il parco del materiale di trazione della S.N.C.F. è sul punto di arricchirsi con nuove e più potenti locomotive: le « CC.6500 » a corrente continua 1,5 KV e le CC. 21000 locomotive bicorrenti a 1,5 KV cc. e a corrente alternata monofase 25 kV 50 HZ.

Questi due tipi di macchine hanno una cassa uguale (della lunghezza di m. 20,190) come pure i carrelli a tre assi con motore unico e due rapporti d'ingranaggio che permettono una velocità massima di 100 Km/h in servizio merci e 220 Km/h in servizio viaggiatori.

La potenza di queste locomotive si aggira attorno agli 8.000 CV. E' prevista anche la costruzione di locomotive per corrente monofase 50 HZ — le « CC 14.500 » — che saranno dotate della medesima cassa e degli stessi carrelli ed equipaggiate con raddrizzatori a tiristori.

Si rileva dagli esperti che in un prossimo avvenire, le nuove « CC 6.500 » potranno assicurare la relazione Parigi-Bordeaux « non stop » (579 Km.) in 3 ore e 40 minuti, cioè a una media di ben 156 Km/h.

Parigi-Lione: 135,3 Km/h di media

Con il nuovo orario invernale un nuovo primato è stato raggiunto dal treno « Le Lyonnais », che unisce Parigi a Lione: i 512 Km. del percorso sono infatti coperti in 3 ore e 47 minuti, ad una velocità media commerciale di 135,3 Km/h.

Per comprendere con maggior chiarezza la portata di questo risultato basta confrontarlo con gli orari della celebre linea ultra-rapida giapponese del Tokaido.

Il paragone è assai efficace in quanto questa linea che unisce Tokyo ad Osaka è lunga appena tre chilometri di più e cioè 515 Km. Orbene il rapido « Hikari » compie il tragitto in 3 ore e 10 minuti e il « Kodama » in 4 ore.

V'è da osservare che se è vero che il numero delle fermate è più alto sulla linea del Tokaido è altrettanto vero che questa, costruita appositamente, consente una velocità massima autorizzata di 210 Km/h contro i 160 Km/h della linea francese.

CURIOSITA' FERROVIARIE

- **La rete ferroviaria più lunga del mondo appartiene agli Stati Uniti, 362.000 Km.**
- **Il Basutoland (Lesotho), stato africano del Sud, ha quella più corta, 2 Km.**
- **Il 99,7 della rete ferroviaria svizzera è esercitata con la trazione elettrica.**
- **Il Belgio, con 16 Km di linea ferroviaria per 100 Kmq ha la maggiore densità. Se gli Stati Uniti avessero la stessa densità la sua rete raggiungerebbe la lunghezza di 1.500.000 km, il Canada 1.600.000, l'URSS 3.480.000.**
- **La Russia trasporta il maggior volume di merci per ferrovia: nel 1968 ha trasportato 2 miliardi e 70 milioni di tonnellate; il triplo del tonnellaggio di minerale di ferro estratto nello stesso anno in tutto il mondo.**
- **Il Giappone, invece, trasporta il maggior numero di persone: nel 1968 i viaggiatori ferroviari sono stati sette miliardi!**
- **Lo sviluppo delle ferrovie nel mondo è il seguente: Km 1.285.722 di cui 115.449 elettrificati. La ripartizione per continente è la seguente: Europa — eccetto URSS — 286.150 Km; Africa 75.619, Asia — compresa URSS — 314.531; Australia 45.795; America del Nord e Centrale: 465.484; America del Sud 98.143 Km.**

STATI UNITI

Autocarro con locomotore

Unico esemplare al mondo, uno speciale autocarro denominato Shuttle Wagon, è stato equipaggiato con pneumatici Good Year e può correre sia sulle strade che sui binari ferroviari, sui quali può trainare fino a 5 vagoni a pieno carico (330 tonnellate). Un sistema di ruote di acciaio anteriori e posteriori mantiene l'autocarro sui binari con perfetta sicurezza anche alla massima velocità che esso può raggiungere, cioè circa 75 chilometri l'ora.

Una rete di trasporto veloce nella Baia di S. Francisco

A partire dal 1971, la città di Oakland ed altre località nell'area della Baia di San Francisco saranno servite da una Rete di Trasporto Veloce (« Bay Area Rapid Transport System o BART).

La progettazione, già iniziata, prevede che entro un anno verranno effettuate prove pratiche delle prime 10 nuove vetture elettriche, delle 250 che dovranno essere costruite. La ditta americana, che la è la Westinghouse, oltre a fornire parte delle attrezzature di bordo di tali vetture, è stata incaricata di progettare e costruire l'intero sistema di controllo automatico e dei relativi collegamenti, per un costo di 16 miliardi di lire, in modo da consentire il sicuro svolgimento del traffico, costituito da 105 treni viaggianti a velocità fino a 130 Km/h con intervalli di 90 secondi l'uno dall'altro, su linee sopraelevate, in galleria ed in superficie. Nel centro di controllo domina il quadro, lungo 27 metri ed alto circa 2 e mezzo, ove è rappresentata graficamente l'intera rete di 121 Km, con le sue 33 stazioni, la rete di distribuzione dell'energia elettrica, il sistema di ventilazione ed altri complessi di attrezzature importanti da controllare.

Il centro di controllo automatico per il movimento dei treni del BART.

Filo diretto

LA PENSIONE IN RITARDO

Sig. Direttore,

su « Voci della Rotaia », n. 7-8 1969, nella rubrica « Notizie per voi » è scritto che la S. V. ha approvato un provvedimento ed emanato una circolare ai Servizi Personale e Ragioneria disponendo di « mettere a pagamento le pensioni fin dal primo mese dopo l'esonero, senza soluzione di continuità col trattamento di servizio ».

Debbo purtroppo constatare che « è troppo bello per essere vero! ».

Dopo circa 38 anni di lodevolissimo servizio, per un esaurimento mentale, certo prodotto dalle fatiche e dalle responsabilità del mio servizio gravoso, sempre « eccezionale », sono stato collocato in quiescenza dal 2 giugno 1969.

Sono trascorsi esattamente tre mesi ed a tutt'oggi non mi è ancora pervenuta la pensione e pertanto da tre mesi sono senza stipendio e senza pensione. Mi è spiacevole constatare come le disposizioni dalla S. V. impartite non sono state ottemperate dagli Uffici incaricati.

Distinti saluti.

C.S. P.le Claudio Carena

Egregio Comm. Carena,

ho ricevuto la Sua cortese lettera in cui lamenta il ritardo con il quale si provvede alla determinazione del trattamento di quiescenza.

Le preciso in proposito che il pagamento della pensione senza soluzione di continuità con lo stipendio è previsto, nella nuova procedura, solamente quando si tratti di esonero per raggiunti limiti di età, essendo gli uffici competenti in condizione di predisporre tempestivamente la documentazione necessaria.

Nel caso di collocamento in quiescenza per motivi diversi, l'Ufficio Pensioni non può essere in grado di eseguire gli adempimenti di competenza con la stessa tempestività.

Comunque, La informo che il ruolo di pagamento della Sua pensione, è stato trasmesso alla Direzione Provinciale del Tesoro in data 31 agosto ed è da ritenere che entro breve tempo Ella possa riscuotere le Sue spettanze. Ciò avverrà — in ogni caso — con un notevole anticipo rispetto a quanto si sarebbe verificato qualora la nostra Azienda non avesse apportato alle procedure quelle modifiche che sono state descritte sul Periodico aziendale.

Cordialmente,

Ing. R. Fienga
Direttore Generale

UNA MAMMA TORINESE DIVENTA CAPO-TRENO

(Articolo pubblicato su la « Gazzetta del Popolo »).

E' una graziosa madre di famiglia di Bra la seconda capotreno d'Italia. E' stata promossa a pieni voti nella sede delle Ferrovie dello Stato di via Nizza, dove ha sostenuto gli orali. Quindici giorni fa aveva superato brillantemente la prova scritta. Si chiama Margherita Groppo Bellino, ha 25 anni ed abita in via Matteotti 15 con il marito e una figlia di sette anni.

« Sono diventata capo-treno quasi per caso — racconta —. Dopo avere conseguito il diploma di ragioniere all'Istituto Tecnico di Bra, mi sono sposata e per qualche anno ho pensato solo alla famiglia e alla casa. Poi ho deciso di trovare un lavoro per necessità di bilancio domestico ».

Margherita Groppo ha cercato invano un impiego in alcune ditte della zona. Finalmente le si è offerta l'occasione di entrare in ferrovia ed ha accettato di buon grado. « Ho bucato biglietti per un anno ed ora eccomi qui, capo-treno — aggiunge sorridendo la donna —. Da domani sarò io ad avere la responsabilità sui convogli; quasi non mi sembra vero ».

La sua nuova attività non le crea problemi in famiglia. « Mio marito e mia figlia sono contentissimi — dice —. La bimba soprattutto è molto orgogliosa di avere una mamma capo-treno. Quando può, si infila il mio berretto, prende la borsa e corre davanti allo specchio ».

L'unico cruccio di Margherita Groppo è la divisa. « E' proprio un po' bruttina — afferma —. Il colore grigio ferro è troppo austero. Anche il cappello dà fastidio: sembra un vaso. Ma nonostante tutto devo ammettere che preferisco il lavoro da capo-treno alle faccende di casa ».

(Lettera del nostro Direttore Generale al Direttore della « Gazzetta del Popolo »).

Illustre Direttore,

il 13 settembre ho letto sul Suo giornale, prima che su altri, il trafiletto dedicato alla Sig.ra Groppo Bellino che ha superato l'esame che la abilita alla c.d. « Dirigenza convogli ».

Sono lieto dell'occasione che mi consente di congratualrmi con queste Colleghe e togliere loro una preoccupazione: quella del cappello. Anche se Capo treno, porteranno per ora una « toque » tipo hostess, con la indicazione del grado. Non mi sembra poi tanto male, dalla foto che Le unisco. Comunque, contiamo di innovare anche nel campo della uniforme dei ferrovieri e, per essere certi di farlo in meglio ci stiamo rivolgendo a quanto di più qualificato esiste nel settore del « confezionato », senza escludere neppure il ricorso alle idee della « haute couture ».

Il nostro mestiere è molto impegnativo e complesso e fra le tante esigenze non dobbiamo ignorare anche quelle — certamente importanti — della femminilità e del buon gusto.

Ing. R. Fienga
Direttore Generale

L'OROLOGIO RITROVATO

Il sottoscritto mancherebbe al proprio dovere civico se non segnalasse a codesto Gabinetto quanto occorsogli nel pomeriggio del giorno 4 agosto, lunedì.

In partenza da Firenze, con il treno delle ore 18,51, diretto a Roma, oltrepassata la stazione di Laterina, e, precisamente a due trecento metri mentre stava affacciato al finestrino di sinistra nel senso della corsa ebbe a perdere l'orologio d'oro, marca Longines, valore 70-80 mila lire, a causa dello sganciamento del centurino. Immediatamente il bigliettaio di servizio ne dava comunicazione alla successiva stazione di Arezzo.

Alla Stazione Termini di Roma, all'arrivo del treno (ore 22,38) il sottoscritto provvedeva a informare il dirigente il servizio movimento in arrivo, ma questi, oltremodo oberato di lavoro, con molta gentilezza e premura, lo avviava al centralino, anche ai fini della celerità delle comunicazioni.

Quivi il telefonista di turno si è prodigato con squisitissima cortesia e grande solerzia a chiarire ancora e a sollecitare sia la stazione di Laterina, sia quella di Arezzo ai fini del possibile ritrovamento.

Si è rivelato un dipendente modello e nulla ha voluto tralasciare per venire incontro ai desideri del sottoscritto, anche in considerazione che a parte il valore dell'oggetto, nella specie, si trattava, di un ricordo di famiglia, ciò che conferma — ma è superfluo — l'onestà, la comprensione, l'abnegazione del personale delle Ferrovie.

All'indomani mattina il predetto telefonista (siamo al 5 agosto) si rendeva parte diligente e informava il sottoscritto che l'orologio era stato ritrovato e poteva essere ritirato alla stazione Termini nel pomeriggio.

Tramite codesto onorevole Ministero, il sottoscritto desidera ringraziare vivamente quanti hanno collaborato per il ritrovamento del proprio orologio.

Dott. Raffaele Pupa

Egregio dott. Pupa,

la Sua lettera di apprezzamento e di elogio per quei ferrovieri che si sono adoperati per ritrovare il Suo orologio, costituisce per noi motivo di vivo soddisfazione.

Gli atti di onestà e di sollecitudine verso gli utenti delle FS fanno parte della cronaca quotidiana del nostro lavoro, ma non per questo ci giungono meno graditi i riconoscimenti come quello da Lei così calorosamente espresso.

Nel ringraziarLa vivamente, Le invio i più distinti saluti.

Ing. R. FIENGA
Direttore Generale

Partenza per Montevago

Il racconto è di **Giovanni Pelillo**, vincitore della « Penna d'Oro ferroviaria » 1969. Pelillo è Segretario Superiore, ha 49 anni e presta servizio presso la Direzione Generale del Coordinamento. E' alla sua seconda affermazione nel concorso letterario anconetano e già in precedenza aveva ottenuto vari premi.

Venne in ufficio per dirmi che partiva per Montevago.

Disse « Montevago » col fiatone, come se dicesse « Luna » e lui fosse uno dei tre astronauti prescelti per il progetto «Apollo».

— Proprio a Montevago? — gli chiesi.

— Così pare.

— Come vai?

— Un aereo parte nel pomeriggio, l'altro domani mattina, ma io e Carlo abbiamo ceduto il posto ad altri due.

— Eh? Avete rinunciato all'aereo?

— Bè... noi abbiamo i biglietti gratis in treno; così saremo due in più. Meglio... no?

Gli feci osservare che dopo un viaggio così lungo sarebbero arrivati stanchi e che meglio sarebbe stato andare in aereo insieme agli altri.

— Siamo già d'accordo di trovarci tutti all'aeroporto di Trapani. Lì troveremo gli autocarri dei vigili.

— Quali vigili?

— I vigili del fuoco.

— Non dovevi andare col Servizio Civile Internazionale?

— Sì, ma ci sono troppi iscritti in quelle liste. Chissà quando toccherebbe a me. Ho chiesto a Carlo di aggregarmi a quelli della Protezione Civile.

— E Roberto, Luciano, Maurizio, Giorgio?

— Non vengono più; i genitori non ce li mandano.

Stavo per dirgli: « Hai visto come finiscono sempre queste cose? Hai visto che la storia dello "armiamoci e partite" continua? ». Ma mi anticipò con uno sguardo molto esplicito e una scrollata di spalle.

— Erano delusi, poveracci.

— E così, della tua classe: tu e Carlo? Ma l'iniziativa non era partita dagli altri?

Stavo per dirgli: « Bada che è già successo a me. Anche io, una volta, mi feci trascinare dall'entusiasmo e dal sentimento del dovere. E quando tornai, chi era rimasto si era laureato, aveva fatto carriera e sfoggiava, per giunta, i nastrini delle campagne ». Ma mi fermò.

— A me... di ciò che fanno gli altri non importa. Io *debbo* andare. Disse quel « debbo » deciso, così profondamente convinto, da scoraggiare ogni altro tentativo di dissuasione.

— Hai intenzione di restarci molto?

— Dicono sette giorni, ma...

Questa volta lo interruppi io:

— Mi sembrano abbastanza per il lavoro che vi aspetta.

* * *

Riudii, dopo tanti anni, l'urlo della gente di Villanova che correva impazzita alla spiaggia. Il tonfo sordo dei muri che crollavano in un nuvolone di polvere. Lo scricchiolio sinistro dei legni, lo stridere dei ferri e la pioggia delle pietre nelle fenditure e nelle crepe dell'asfalto.

Quando la terra si mosse stavo per avviare la motocicletta. Fu come sentirmi improvvisamente ubriaco; barcollai e la « Guzzi » si abbatté di fianco, sussultando nella cunetta come un puledro ferito.

* * *

— Come sono organizzati quelli della Protezione Civile? — Gli chiesi.

— Come ausiliari dei vigili del fuoco.

— Allora andate per le macerie.

— Credo di sì; la terra continua a ballare da quelle parti e c'è ancora gente sotto. Non vorrei finire certo alla distribuzione del latte o ad altri lavori « fessi ».

* * *

Rividi le pietre di Villanova e di Rodi.

Dio, di quante pietre sono fatte le case!

E un volto di donna affiorante fra le pietre.

— Ferma. Stia buona. Ecco... facciamo presto — diceva De Santis raspando con le unghie. Che altro poteva dire?

Quel volto viola, macabramente incipriato di calcina, era un maschera muta, dagli occhi enormi, sbarrati sui nostri alamari come due fondi di bottiglia. Dalle labbra nere usciva, lentissimo, soltanto un filo di fiato. Neanche un lamento.

— Che cosa hai messo nello zaino?

— Una tuta, un maglione, un po' di scatolette, cioccolata...

— E in testa?

— Carlo mi dà un elmetto.

— Militare?

— No, di quelli da minatore.

Stavo per dirgli delle urla strazianti dei parenti e della fatica per tenerli lontani.

Quanti parenti ha chi muore sotto le pietre!

Ne sorpresi uno che, in ginocchio davanti a una delle barelle, abbracciava disperato un cadavere e ne forzava le dita per tirar via gli anelli.

Non sapevo se tempestarlo di calci o avere più pietà di lui che di quel morto.

— Allora, sei proprio deciso?

— Mi farei schifo se restassi.

Stavo per dirgli che lo schifo viene dopo.

Gli odori più cattivi del mondo li sentivamo anche attraverso le pezzuole strette sul muso e prima ancora di arrivare sulle macerie.

E topi giganteschi saltavano improvvisi davanti ai picconi, sui badili, finché il creosoto e la calce viva non coprirono corpi, legni, ferri e pietre.

— E a soldi come stai?

— Ne ho, ma non ce ne sarà bisogno.

Gli strinsi forte la mano e andò.

Il vuoto fu diverso quella sera.

Non fu come quando, d'estate, partiva con lo zaino e la tenda per i suoi viaggi di vacanza.

« Vi scrivo da Zurigo! ».

« Fermati a Firenze... o a Milano. Telefona! ».

Fu tutto completamente diverso.

Il silenzio scese dentro noi, profondo.

Giulia poggiò la testa sulla mia spalla:

— Forse abbiamo fatto male a farlo partire — disse — Non ha avuto neanche la scarlattina.

— Ti pare che li farebbero andare se ci fosse... quel pericolo?

— Quella di matematica non continuerà a spiegare, spero.

— Terrà conto, al ritorno, che Mario e Carlo non sono andati a divertirsi.

— Ma c'era proprio bisogno che andasse lui? Perché?...

— Perché i giovani sono stati sempre così...

— Non tutti...

— I più... per fortuna. Oggi sono loro a scavare con le unghie nelle pietre di Montevago, di Santa Margherita Belice, di Gibellina, come noi scavammo nelle pietre di Villanova e i nostri padri e i nostri nonni nelle pietre di Avezzano e di Messina. Domani ce ne saranno altri come loro.

Le presi la mano ed attendemmo così, quella sera, il telegiornale.

Giovanni PELILLO

Esistenziale monotono

Senzio Mazza si è aggiudicato la « Penna d'Oro » per la Poesia. Segretario Principale, addetto al Controllo di Firenze. Mazza ha 35 anni, frequenta la facoltà di giurisprudenza presso l'Università di Firenze ed è stato premiato in numerosi concorsi anche per poesie dialettali siciliane

MOMENTO 1

A ritrovarti, Dio, fra queste strade
chiuse dai grattacieli non è facile
se ognuno va di fretta coi pensieri
della fatica, pane quotidiano;
e qui, dove nessuno ha più pensato
ad un tetto per Te, dove non giunge
il più flebile suono di campana
e il giorno nasce e muove inavvertito,
io posso appena coglierti sul volto
del garzone assonnato del fornaio
che fischiettando pigia i campanelli,
nella faccia del lento metronotte
che si leva il berretto al crocevia
e rassegnato alza gli occhi al cielo.

MOMENTO 2

Stanno issando un altro montacarichi
e l'uomo del traliccio appeso a un filo
si protende nel vuoto, aggancia il cavo
e s'arrampica fino alla torretta;
a vederlo dal basso sembra un'aquila
forte nelle sue braccia, fiero in cima,
e grida coi compagni, lancia ordini
e con l'indice punta le manovre...
Ho rivisto quell'uomo a dorso nudo
ai piedi del traliccio, un'Alfa in bocca,
che contava i quattrini della paga;
m'è sembrato più piccolo di un uomo
tra le cataste rosse dei mattoni
e gl'ingranaggi dell'impastatrice.

MOMENTO 3

Ora l'arco del cielo non trasmigra:
a un punto fermo della città sosta
una grigia paralisi di macchine
dentro pareti cupe di cemento;
non posso più cercare nel mio cuore
silenzi umani, battiti di sogni,
se dalle braccia di metallo affiora
il congegno meccanico del corpo...
Lo scheletro dell'albero ingiallito
sul bordo della piazza è il mio dolore,
e nella foglia intisichita avverto
il pallido che stinge la mia pelle
sotto la stanca insegna luminosa
che sbiadisce nel debole contatto.

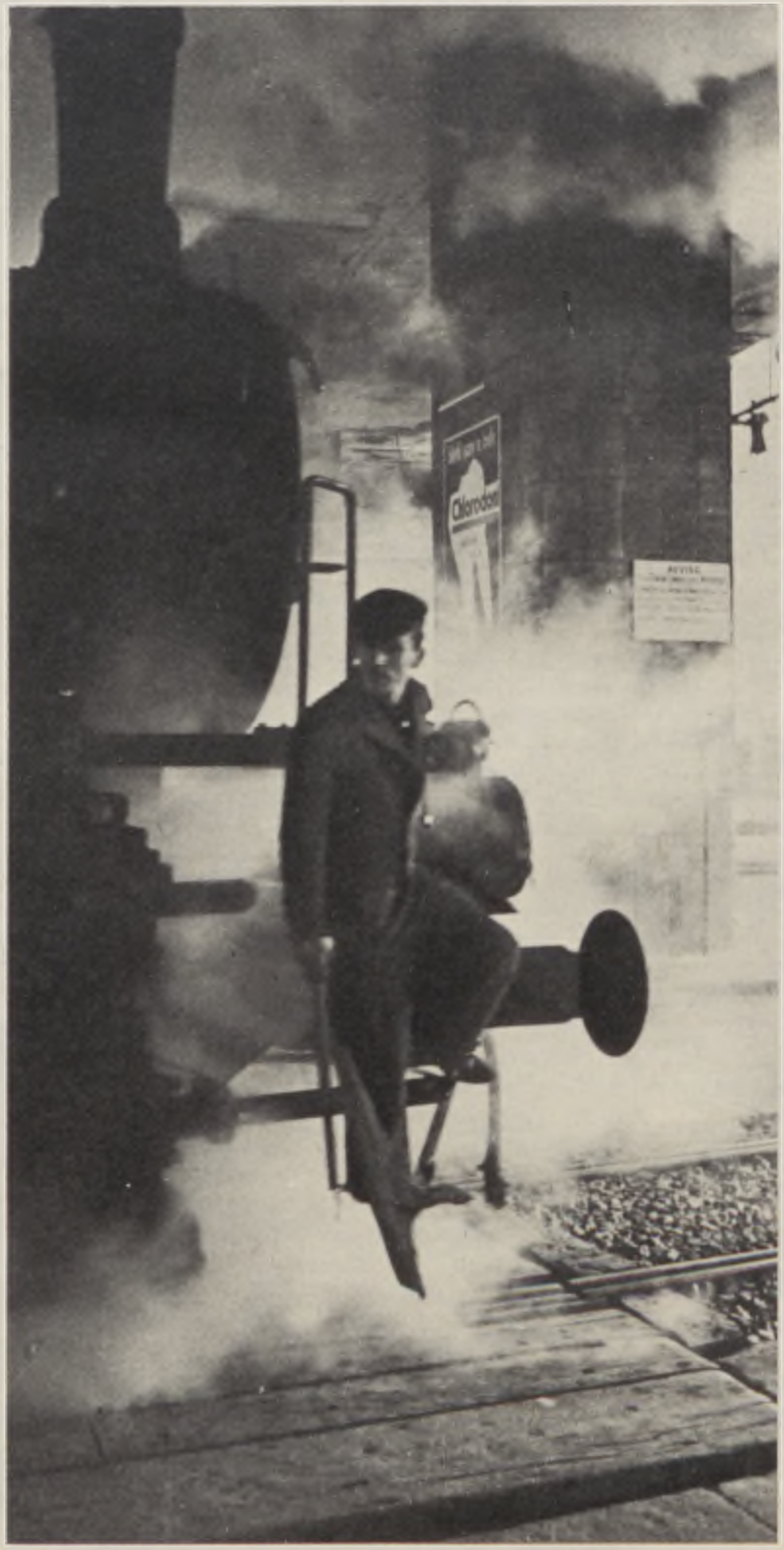
TRENO CONTRO MANOVRA

Abbiamo avuto occasione altre volte di affermare che le manovre costituiscono, a dir poco, una grossa preoccupazione per il personale sul quale grava la responsabilità del servizio movimento. Infatti esse sono, come è noto, un'assoluta necessità, direttamente connessa con la regolarità della circolazione dei treni e perciò debbono essere eseguite in gran numero e sollecitamente, ma rappresentano anche un potenziale pericolo per la corsa dei treni stessi; esistono quindi precise norme di sicurezza il cui rispetto impedisce che si verifichino incidenti del genere di quello che oggi ci occupa. Per essere compresi anche dai non esperti di regolamenti ferroviari citiamo brevemente le due principali norme di sicurezza che regolano il servizio delle manovre e che hanno diretta attinenza con l'inconveniente in esame.

Chi autorizza movimenti di manovra che interessano i binari di circolazione, cioè i binari che possono essere percorsi da un treno, deve assicurarsi che i segnali fissi che proteggono il binario interessato dalla manovra siano disposti a via impedita. Inoltre, quando il tratto di linea compreso fra il segnale di avviso e quello di protezione dalla parte dell'arrivo del treno abbia una determinata pendenza in discesa verso la stazione, le manovre che possono interessare l'itinerario di arrivo del treno atteso, devono essere sospese cinque minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno stesso.

La stazione di cui ci occupiamo si trova appunto nelle suddette condizioni. E' situata su linea a semplice binario e dispone di tre binari di circolazione, dei quali il primo di corretto tracciato e due con ingresso in deviata.

L'impianto, ai tempi in cui si è verificato l'incidente, era un po' antiquato: tutti gli scambi erano manovrati a mano ed assicurati con fermascambi a chiave ed i segnali di protezione, pur essendo di 1ª categoria con regolare segnale di avviso, erano ancora manovrati a filo, quindi, dopo essere stati impegnati dal treno interessato, dovevano essere riportati a via impedita dal personale di stazione. Ciò non accade più negli impianti moderni, in quanto il treno stesso « occupa », cioè dispone a via impedita, il segnale appena oltrepassato.



Il « fattaccio » accadde una bella mattina di mezza estate. Il lavoro nella stazione era in quel momento molto intenso, infatti in secondo binario era ricoverato un treno merci dispari ed in terzo binario un treno merci pari, entrambi giunti da poco ed entrambi da manovrare; si avvicinava inoltre l'ora di arrivo di un treno viaggiatori locale pari.

Il dirigente movimento disponeva, come al solito, di un solo manovale mentre le operazioni da effettuare contemporaneamente e, per quanto possibile sollecitamente, avrebbero richiesto la presenza almeno di un altro agente.

Per una piccola beffa del destino, in agguato per far precipitare gli eventi, passò dalla stazione il manovale che doveva coprire il turno pomeridiano. Il dirigente movimento lo pregò di dare una mano al collega in servizio — già impegnato nelle operazioni preliminari con l'ausilio di un frenatore — ed egli si prestò a predisporre gli scambi interessati per effettuare, a guadagno di tempo, un paio di movimenti di manovra anche nella imminenza dell'arrivo del treno viaggiatori.

Peraltro l'intervento del suddetto manovale non fu il solo elemento, diciamo così, fortuito, che concorse al maturare dell'inconveniente, ma, come al solito, parecchie circostanze concomitanti lo determinarono.

Per seguirle, facciamo una

breve precisazione.

E' noto a tutti che quando in una stazione viene disposto a via libera il segnale di protezione per l'arrivo di un treno, squilla una suoneria che, per i viaggiatori in attesa, rappresenta un gradito avvertimento che il treno sta arrivando, mentre per il dirigente movimento essa ha — unitamente ad altre indicazioni ottiche — un significato regolamentare molto preciso: significa che il segnale di protezione non è a via impedita, o in altre parole, più povere, che la "porta di casa" è aperta e quindi, chiunque lo voglia, può entrare in ogni momento.

Se i « ripetitori ottici ed acustici », come si chiamano in gergo, si guastano, è compito del dirigente movimento chiedere l'intervento degli operai della manutenzione per le necessarie riparazioni e, nel frattempo, prestare la massima attenzione alla posizione dei segnali di protezione, valendosi di altre indicazioni esistenti nell'impianto o, al limite, mediante osservazione diretta della posizione delle ali semaforiche.

Ritorniamo ora alla nostra stazioncina dove, da alcune ore, erano guasi appunto i ripetitori ottici ed acustici della posizione dei segnali di protezione.

Non ha rilevanza, agli effetti della nostra descrizione, se l'operaio addetto alla manutenzione delle apparecchiature di sicurezza della stazione, era stato o meno tempestivamente informato dell'anormalità. Resta il fatto che per l'arrivo del treno merci dispari in secondo binario e, successivamente, per il merci pari ricevuto in terzo binario, i citati ripetitori erano guasti.

Il treno pari era giunto da circa quindici minuti, quando il dirigente movimento diede disposizioni per l'esecuzione dei movimenti di manovra, dal lato dell'arrivo dei treni pari, di cui abbiamo fatto cenno. Ovviamente i movimenti interessavano direttamente il binario di corsa che, qualche tempo dopo, avrebbe dovuto essere percorso dal treno viaggiatori locale (pari).

Durante lo svolgimento della manovra e precisamente nel momento in cui una grossa locomotiva a vapore trainante pochi carri, uscita verso la piena linea, era ferma sul binario di corsa in attesa che fossero disposti gli scambi per retrocedere in secondo binario, sopraggiunse il treno viaggiatori locale e lo scontro fu inevitabile e violento.

E' quasi inutile aggiungere che le conseguenze furono serie anche se non tragiche: ingenti danni alle locomotive, perturbazione alla circolazione e, quel che è peggio, si ebbero oltre una ventina di feriti, fortunatamente non gravissimi. Per spiegarci l'accaduto dobbiamo riepilogare brevemente i fatti che portarono all'incidente e che abbiamo già sommariamente descritti, o semplicemente adombrati, nonché le norme regolamentari trasgredite, come risulta dalla relazione ufficiale di inchiesta.

— Il segnale di protezione dal lato di provenienza dei treni pari, disposto a via libera per l'arrivo del merci in terzo binario, non era stato, come prescritto, immediatamente ridisposto a via impedita dopo l'ingresso del treno suddetto. La dimenticanza era stata facilitata — anche se non giustificata — dal guasto delle apparecchiature di ripetizione ottica ed acustica della posizione del segnale. Il personale responsabile avrebbe peraltro potuto rilevare che il segnale era rimasto a via libera, in quanto l'ala semaforica era visibile dal posto di manovra, ma siccome l'incidente era «in agguato» nessuno si ricordò di controllare.

— Le manovre erano state disposte ed eseguite sull'itinerario del treno viaggiatori anche nell'imminenza dell'ora di arrivo del treno stesso; mentre per la situazione degli impianti della stazione, sopra accennate, esse avrebbero dovuto essere sospese cinque minuti prima di tale ora.

Ancora una volta feriti, danni e perturbazioni. Sarebbe il momento del « pistolotto » finale, dell'invito accorato a prestare maggiore attenzione per evitare il ripetersi di simili sventure. Ma vorremmo esserne esonerati in quanto l'incidente descritto, anche se molto semplice, è — riteniamo — efficace per far meditare sulla necessità di rispettare tutte le norme regolamentari, anche quando esse sembrano ispirate ad eccessiva prudenza o, addirittura, superflue.

Chiudiamo pertanto augurandoci che non si verifichi più un inconveniente dovuto all'inosservanza di così elementari norme di sicurezza.

Francesco GIAMBI

Matrimonio in famiglia

Non è una chiesa come le altre quella del Torrino, a dodici chilometri da Arezzo, sulla strada dei due mari.

Qualcuno infatti la chiama la chiesetta *beat*, per via delle sue linee così poco convenzionali, l'agile tetto a vela e i piloni di cemento che la sollevano dal terreno.

E neppure è stato un matrimonio come tutti gli altri quello celebrato in una tiepida giornata dell'ottobre scorso.

Anche se non si è trattato, questa volta, della principessa che impalma il fotografo alla moda o del principe che sposa la modella, per i ferrovieri del Reparto Personale Viaggiante di Firenze è stato ugualmente il matrimonio dell'anno.

A pronunciare il sì sono stati infatti due conduttori toscani; conduttore lui: GATTI Enrico, aretino; conduttore (o conduttrice?) lei: LAZZARONI Veris; maremmana puro sangue.

Gli sposi, insomma, erano dei « nostri ». E fin qui nulla di eccezionale. Quanti ferrovieri hanno sposato colleghe di lavoro? Tanti, certo. Ma a quanti conduttori è capitato di *condurre* (è proprio il caso di dirlo) all'altare un altro conduttore? Siamo sicuri che, almeno in Italia, quello di Enrico Gatti e di Veris Lazzaroni — conduttore lui, conduttore lei — sia il primo caso del genere.

Solo da qualche anno, infatti, alla donna italiana — che sta finalmente e lentamente uscendo di minorità — sono state aperte carriere che prima erano feudo incontrastato dei signori uomini.

Sì, d'accordo, la Costituzione parlava chiaro. Ma rimaneva tutta una serie di difficoltà e, quel che è peggio, una mentalità retriva da superare. E le donne la spuntarono.

E fu così che per la prima volta, dietro ai banchi delle severe aule delle scuole professionali F.S., presero posto anche conduttori, capi stazione che si chiamavano Marisa, Silvana o Concettina.

Enrico Gatti e Veris Lazzaroni si conobbero appunto frequentando lo stesso corso a Bologna.

Nelle ore libere dallo studio scoprirono insieme gli angoli più belli della città: salirono insieme, tenendosi per mano, fino alla sommità della Torre degli Asinelli.

La scuola durò due mesi. Arrivò il momento della separazione che per Enrico e Veris fu più mesto che per gli altri colleghi.

Lui era destinato a Piacenza, lei a Firenze.

Si dissero semplicemente arrivederci. Capivano di volersi bene, di stare bene insieme, ma non si scambiarono promesse che non ritenevano ancora di poter mantenere.

Si rividero per caso sotto la pensilina di S. M. Novella. Quel mattino, sicuramente, lo ricorderanno per tutta la vita. Lei stava per partire, con la sua brava borsa di servizio in spalla, con un treno per Milano. Enrico era, viceversa, appena arrivato con un diretto da Pisa. Si scambiarono i saluti ripromettendosi di rivedersi presto.

Si rividero: appuntamenti, a volte frettolosi perché dovevano combinare le esigenze dei rispettivi turni di servizio, oppure incontri fortuiti fra un treno e l'altro, poi il fidanzamento.

Ottennero di essere trasferiti entrambi a Grosseto. Qualche volta anche i superiori sanno essere comprensivi e così il sogno di Veris e di Enrico, nato fra un treno e l'altro, si è potuto realizzare. Un sogno semplice, di gente seria che non sente il bisogno di sbandierare sui rotocalchi i propri sentimenti.

Anche per questo a « Voci della Rotaia » la favola di Enrico e Veris è parsa tanto più bella di quella del principe e della modella o di quella del fotografo e della principessa.

Bruno BRESCHI

NOTIZIE PER VOI

CONTINGENZA: 3 PUNTI IN PIU'

● La cosa riguarda anche noi ferrovieri naturalmente. Il « salto » di tre punti della contingenza comporterà, a partire dal 1° gennaio 1970, 1200 lire in più per i dipendenti in servizio e 960 lire per quelli in pensione. Sui nostri bollettini degli stipendi, quindi, l'indennità di contingenza passerà da L. 20.400 a L. 21.600 mensili per il personale in servizio e da L. 16.320 a L. 17.280 per i pensionati. Sulle nuove misure graverà soltanto l'imposta di bollo, per cui le cifre nette saranno rispettivamente le seguenti: 21.589 e 17.271.

NON E' VINCOLANTE

● Diversi colleghi, che hanno ottenuto l'inquadramento nel gruppo di concetto dei Coadiutori per effetto della legge n. 40 del 1967, avevano poi avuto la possibilità di richiedere che il provvedimento stesso venisse ritardato per potersi avvalere, così, della facoltà di attendere la promozione alla qualifica superiore nella carriera di appartenenza e di ottenere quindi un inquadramento più favorevole.
Questa richiesta, però, aveva fatto nascere negli interessati alcuni timori: era sorto il dubbio, cioè, che la loro richiesta potesse essere considerata assolutamente vincolante e definitiva (ossia « irreversibile », per usare un termine di moda), tanto da pregiudicare l'inquadramento nella categoria di concetto.
Si trattava tuttavia di dubbi infondati, dato che quella facoltà era stata concessa solo per agevolare alcuni interessati che avrebbero ottenuto altrimenti un inquadramento meno favorevole di altri più indietro di loro in graduatoria.
Infatti, il Direttore del Servizio Personale, per diradare in modo definitivo quei dubbi, ha recentemente specificato, in una sua circolare, che gli interessati potranno in qualsiasi momento recedere dalla dichiarazione resa per ritardare l'inquadramento e ottenere senz'altro che esso venga deliberato nei loro confronti.

ANCORA VALIDI I MODULI PER GLI ACQUISTI RATEALI

● L'uso dei moduli — G.T. 61 — per gli acquisti, presso le ditte convenzionate, di combustibili, libri, elettrodomestici e generi di abbigliamento, è stato prolungato fino al 31 dicembre prossimo. Il provvedimento è stato preso dal Comitato di Amministrazione della «Provvida» in seguito a numerose richieste avanzate in tal senso da molti ferrovieri e dai rappresentanti sindacali.
Di conseguenza, l'Ufficio stralcio della « Provvida » — competente a trattare le pratiche inerenti a tali convenzioni — continuerà a funzionare negli stessi locali dell'Ufficio Centrale in Via Sambucuccio D'Alando n. 9 - Roma.

E' chiaro in ogni caso che i moduli GT. 61 stessi, dopo il 31 dicembre 1969, non saranno più validi, qualunque sia la data di rilascio.

CONDIZIONI PIU' FAVOREVOLI PER GLI ASSICURATI DLF-INAF

● E' ormai in pieno vigore la nuova convenzione per l'assicurazione volontaria dei dipendenti ferroviari contro i rischi di infortuni sul lavoro, extra-lavoro e della strada. L'importante convenzione — stipulata dall'Ufficio Centrale del D.L.F. con l'Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri (I.N.A.F.) — fa seguito ad altra analoga, ritoccandone premi e prestazioni per consentire interventi assicurativi più consistenti e più adeguati al costo della vita. Basti considerare che i capitali garantiti raggiungono — per quota sottoscritta — un tetto di dodici milioni di lire (caso di invalidità permanente superiore per entità al 90%).
Per una precisa conoscenza di quelle condizioni generali e particolari che possono essere utili ai singoli interessati, si rimanda senz'altro alla Circolare n. DL. AG. 8329/69-26 del 9-10-69 che mette in evidenza alcuni dei punti più importanti della convenzione e riporta, in allegato, ampi stralci della stessa e delle condizioni generali di Polizza.

NUOVO PASSO IN AVANTI PER GLI ASSUNTORI

● La categoria degli Assuntori sta raggiungendo ormai rapidamente una posizione giuridica più equa e dignitosa.
In applicazione alla legge n. 94 del 26 febbraio 1969, che aveva dato un assetto organico alla materia, erano state impartite dal Direttore Generale, nell'aprile scorso, le disposizioni per il riconoscimento, a favore degli Assuntori, del servizio militare e di quello reso in impianti non classificati, nonché per la valutazione, agli effetti della pensione, del servizio di assuntoria anche se prestato in impianti non classificati.
Ora, con una nuova circolare, il Direttore Generale ha dato disposizioni per l'attuazione di un'altra serie di articoli della legge suddetta (art. 2, 3, 4, 5): per effetto dei quali sono estese anche agli Assuntori, iscritti al Fondo di Previdenza, che siano o che saranno assunti nei ruoli organici, le norme che disciplinano la ricongiunzione dei servizi resi allo Stato, nonché la cumulabilità di un trattamento di servizio attivo con uno di quiescenza.
E' bene quindi che gli interessati consultino questa importante circolare (n. P.4.1. FP. Ass/ 16100 del 2-10-1969) e che si affrettino ad avanzare le relative domande all'Impianto di appartenenza che le inoltrerà al Servizio Personale.

LA CASA: VERSO UNA CONCRETA REALIZZAZIONE

● La casa, un problema più che mai vivo e sentito. Su questa importante questione si è tenuta, nel mese scorso, una riunione al Ministero dei Trasporti presieduta dal Sottosegretario Cengarle e alla quale hanno partecipato i rappresentanti dei Sindacati Unitari dei ferrovieri, un Funzionario delle F.S., il Presidente e il Direttore Generale della Banca Nazionale delle Comunicazioni. La riunione era dedicata all'esame degli aspetti finanziari connessi con i provvedimenti in programma per l'acquisizione degli alloggi da assegnare al personale ferroviario. L'incotnro ha avuto esito positivo: al termine, infatti, il Sottosegretario Cengarle si è impegnato a rendersi interprete in sede politica delle istanze del nostro personale e ad adoperarsi affinché le iniziative concordate trovino al più presto una concreta realizzazione.

PREPARAZIONE AL CONCORSO

PER 500 POSTI DI CONDUTTORE NELLE F.S.

Per la preparazione al concorso suindicato, il cui bando è apparso sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 novembre, è in corso di stampa il testo redatto dal dr. Caioli e dal rag. De Renzis, autori già noti per analoghe pubblicazioni. Il prezzo di copertina del testo stesso (circa 250 pagine - formato grande) è di L. 3.400, più L. 450 per spedizione raccomandata. Per prenotazioni e richieste rivolgersi al rag. Teodosio De Renzis, via Polvese, n. 4, - 00141, Roma - tel. 89.66.34.

Noi e la Stampa

L'era delle alte velocità avrà inizio per le FS il 31 maggio 1970, giorno in cui entrerà in vigore l'orario estivo. L'annuncio è stato dato dallo stesso Direttore Generale, ing. Fienga, il quale ha rilasciato in proposito alcune dichiarazioni alla stampa. Non sarà un esordio clamoroso, ha scritto M. Righetti sul **Corriere della Sera,** poiché i superrapidi debutteranno per il momento su tronchi relativamente brevi, come Milano-Bologna, Roma-Napoli e successivamente Milano-Venezia. Quanto basta però per ridurre le percorrenze di circa mezz'ora e per aprire un nuovo capitolo della storia ferroviaria italiana.

La complessità dei problemi connessi con l'alta velocità viene posta in rilievo da **Il Popolo,** mentre **Il Giorno** e l'**Avvenire,** riferendo l'intervista dell'ing. Fienga, si soffermano a descrivere il nuovo materiale, moderno ed elegante, che verrà immesso in esercizio sulle nostre linee, specie a lungo percorso, prima fra tutte la Milano-Reggio Calabria, interamente raddoppiata e ammodernata.

Una volta tanto, scrive G. Zanfrognini su **Il Resto del Carlino,** possiamo affermare che il buon senso e la volontà di agire senza indugi hanno prevalso anche in casa nostra. Superate le incertezze, gli organi responsabili del settore dei trasporti hanno affrontato il problema dell'ammodernamento ferroviario con energia e a tempo di record. Nel giro di dieci anni o forse anche meno ci troveremo nettamente all'avanguardia tra i sistemi ferroviari europei. Il passo avanti già compiuto si può sintetizzare con alcune silge E444, ALE 601, UIC-X. Sono i nuovi locomotori, le nuove elettromotrici, le carrozze ultramoderne in circolazione sulla nostra Rete, e il merito maggiore di questa rivoluzione, conclude l'A., va all'attuale Direttore Generale dell'Azienda FS, ing. Fienga, che appartiene al gruppo di quei tenaci assertori dell'intramontabile validità del trasporto ferroviario.

Le ferrovie, insomma, sono partite all'attacco, scrive **Il Giorno,** a proposito del nuovo Programma poliennale in corso di preparazione da parte dell'Azienda. Si tratta di un piano, spiega **Il Globo,** che prevede spese dell'ordine di circa 1000 miliardi e che dovrebbe iniziare, aggiunge **La Stampa,** prima della conclusione dell'attuale Piano Decennale, per consentire la realizzazione di opere che non è possibile portare a termine o iniziare con gli attuali stanziamenti.

Nuove esigenze si sono affacciate nel frattempo e premono, dice **l'Avvenire,** come il raddoppio delle linee siciliane, il potenziamento dei servizi pendolari, ed altre opere sulle varie linee meridionali.

Da poco le Ferrovie italiane hanno compiuto 120 anni, ricorda P. Ferreri su **Il Giornale d'Italia,** e l'anniversario le ha trovate impegnate in un grosso sforzo per aggiornare i servizi con le mutate esigenze del pubblico e il costante evolversi della tecnica. Nelle scorse settimane infatti il Ministro dei Trasporti, on. Gaspari e il Direttore Generale delle FS, ing. Fienga, hanno compiuto una visita alla FIAT, sezione materiale ferroviario, per esaminare alcuni modelli al vero di un nuovo tipo di treno TEE. « Si sta creando un TEE italiano, dotato di comfort tra i più avanzati » ha precisato nell'occasione **Il Globo.** Sulle caratteristiche tecniche del nuovo convoglio, definito « il treno del futuro » si diffonde **La Sicilia,** mentre **Il Mattino** informa che la Fiat si è pure offerta di presentare al più presto un modello in scala naturale di una carrozza ristorante-bar-self service, che potrà offrire pasti a prezzi particolarmente convenienti.

Tra i provvedimenti di recente attuazione a favore degli utenti, due interessano gli automobilisti e sono entrati in vigore nelle ultime settimane. Si tratta della consistente riduzione delle tariffe per il trasporto dell'auto al seguito del viaggiatore e dell'istituzione del servizio di treni-navetta fra La Spezia e Riva Trigoso e viceversa, che consente di evitare il passo del Bracco. Il successo di quest'ultima iniziativa è stato posto in rilievo soprattutto dai giornali della Toscana, come **Il Telegrafo** e **La Nazione,** e da quelli della Liguria, quale **Il Secolo XIX.**

Non minore interesse le FS dedicano al continuo miglioramento dei servizi nel settore merci. L'istituzione di treni-containers ad itinerario rapido tra Milano e Livorno e tra Milano e Genova è stata molto favorevolmente accolta e commentata. **Il Corriere della Sera,** dopo aver descritto le varie operazioni del trasporto, osserva che in realtà, la Stazione di Milano Rogoredo, centro di smistamento dei containers è già piccola e non sarà in grado di far fronte alla maggior mole di lavoro che si registrerà quando la tecnica dei trasporti containerizzati verrà applicata su scala più vasta. Del resto, come ricordano **Il Sole/24 Ore** e il **Roma,** terminals per containers sono in costruzione a Firenze e a Napoli. E' pure in corso di definizione il progetto per un analogo impianto a Roma Ostiense e altri verranno costruiti anche nei maggiori scali marittimi nazionali, nonché a Torino e a Bari. In particolare per quanto riguarda Genova, osserva R. Magnani, su **Il Lavoro** è però necessaria una programmazione del traffico che tenga conto della partenza e degli arrivi delle navi specializzate e che assicuri una completa utilizzazione dei treni appositamente allestiti dalle F.S. per favorire gli operatori economici, dai quali ci si attende una fattiva collaborazione.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

E' ormai un fatto assodato che i « grandi » comprano i trenini elettrici per i bambini e poi ci si divertono loro. Che questo avvenga nel chiuso di ogni casa, pazienza! Nessuno, certo, avrebbe potuto immaginare che la cosa si potesse verificare nella severa aula di un tribunale. E' invece accaduto al Tribunale di Nottingham, dinanzi al quale è comparso un giovane ferroviere, John Frost, accusato di aver intenzionalmente spostato gli scambi, durante il passaggio dell'Espresso Londra-Edimburgo, una notte dello scorso marzo, all'altezza di Peterborough, nel momento in cui vi transitava un treno a 120 km/h, causando il deragliamento degli ultimi quattro vagoni. Nel formulare la sua accusa, il Pubblico Ministero ha detto che il Frost aveva giocato con gli scambi come farebbe un bambino. Ha quindi chiesto che fosse portato in aula un trenino elettrico con relativo plastico, per mostrare alla giuria come si erano svolti i fatti. Giudici e avvocati hanno fatto a gara per prendere parte all'esperimento e si sono assai divertiti; molto meno l'imputato.

M. G.

L'OPERA DI PREVIDENZA

(A cura di Eugenio Franchi)

Tra i vari altri boom — da quello della motorizzazione a quello dell'industria canora — i frenetici anni sessanta del nostro secolo hanno conosciuto anche quello dell'informazione. Attraverso tutti i mezzi, vecchi e nuovi, dalla carta stampata al cinema alla radio alla televisione, l'uomo di oggi è sottoposto ad un bombardamento di notizie, di messaggi, di suggestioni che vanno a cercarlo fin dentro le quattro pareti di casa sua e non gli danno tregua nemmeno quando riposa.

Tra i problemi che questa massiccia offensiva della informazione ci crea — a prescindere da quelli, primari, di autodifesa — c'è quello di sceverare, vagliare, selezionare, fra tutta la valanga di notizie, di informazioni, le poche che veramente ci potrebbero essere utili e che spesso, invece, ci sfuggono.

Con questa convinzione « Voci della Rotaia », accogliendo ben volentieri un suggerimento del Direttore Generale, ing. Fienga, si propone di illustrare su queste colonne l'attività e le prestazioni dell'Opera di Previdenza, di cui spesso proprio i più diretti interessati — i ferrovieri — per difetto di informazione, hanno solo una conoscenza superficiale e approssimativa.

E' a volte doloroso dover constatare che tanto bisogno di aiuto, morale e materiale, rimane insoddisfatto o ignorato perché chi deve avere non sa se può chiedere e come e cosa chiedere e chi può e vuole dare non sa a chi e come dare.

Iniziamo quindi da questo numero una serie di articoli per far conoscere più largamente ai nostri lettori attività, finalità, strutture e funzionamento di questo loro ente previdenziale.

Per inquadrare esattamente le caratteristiche dell'Ente e delle sue prestazioni, è bene chiarire subito che l'Opera di Previdenza non è un ente di beneficenza, cioè un'istituzione soggetta alla precarietà di contributi occasionali e aleatori, costretta a regolare il proprio funzionamento sulla base di entrate incerte. L'O.P. è al contrario un organo complementare dell'Azienda F.S. da cui riceve contributi fissi e variabili. Oltre all'Azienda, i ferrovieri stessi — con un contributo mensile fissati per legge — partecipano alla costituzione dei fondi necessari al finanziamento delle varie attività. Attraverso i loro rappresentanti sindacali (che siedono in numero paritetico rispetto ai rappresentanti della Pubblica Amministrazione nel massimo organo collegiale dell'Ente: il Comitato Amministratore, i ferrovieri partecipano anche alla gestione dei fondi.

Ciò garantisce, insieme al rispetto delle norme statutarie e contabili, una più oculata ed equa amministrazione delle disponibilità finanziarie, specie nel campo delle prestazioni facoltative, trattandosi, in definitiva, di dover rendere conto alla Azienda F.S. ed ai suoi dipendenti di come viene speso il loro denaro.

In passato, l'insufficienza dei fondi, le difficoltà contingenti, la vetustà di certi impianti, la impossibilità di provvedere a sostanziali modifiche sul piano patrimoniale avevano determinato in taluni la sensazione che gli interventi dell'O.P. non potessero elevarsi al di sopra di un mediocre livello di assistenza di tipo paternalistico. Oggi, invece, si deve riconoscere che l'Opera di Previdenza, dinanzi alle crescenti esigenze sociali e nella convinzione che ai ferrovieri spetti un trattamento più decoroso, si sforza di dare ai suoi assistiti quanto di meglio è possibile, nei soli limiti imposti dal suo bilancio.

Ne sono concrete dimostrazioni la realizzazione del nuovo collegio femminile di Senigallia per ragazze di tutte le scuole medie, la prima Casa di Riposo per pensionati costruita a Roma, il progetto già approvato per il riammodernamento del collegio maschile di Porto S. Giorgio, lo studio ormai avanzato per il miglioramento ambientale e funzionale di molte colonie, i migliora-

menti degli importi di talune prestazioni (assegni alimentari, sussidi temporanei agli orfani, assegni straordinari, assegni scolastici, premi di profitto scolastico), la realizzazione di una nuova e più funzionale divisa invernale ed estiva per i ragazzi dei collegi e di una tenuta per i ragazzi delle colonie montane che si spera potrà essere adottata sin dalla prossima estate, almeno in alcune di esse. Il Presidente dell'O.P., ing. Fienga, in una visione moderna e dinamica delle funzioni aziendali non solo sul piano tecnico ma anche su quello sociale, ha stimolato iniziative, sostenuto arditi progetti, condiviso pareri e proposte dei rappresentanti del personale, esigendo da quanti si interessano del settore un entusiasmo vivo e caloroso che si traduca in una partecipazione attiva e consapevole dei problemi degli assistiti anche sul piano umano. E' fuori discussione, infatti, che l'attività degli organi dell'O.P. non può assolutamente prescindere anche da una costante preoccupazione di umana solidarietà. Solidarietà che può manifestarsi nel sollecitare la liquidazione della buonuscita al pensionato che va incontro alle incognite della vecchiaia, nell'accogliere affettuosamente gli orfani nei collegi dopo il dramma della scomparsa del padre, nel venire incontro alle esigenze più elementari di congiunti anziani, malati e privi di qualsiasi mezzo di sostentamento. E quindi ancora nel risolvere i problemi dei pensionati che le vicende della vita hanno spinto a cercare nella casa di riposo dell'Ente un po' di quel calore e di quell'affetto che avevano conosciuto nell'intimità familiare.

Il valore morale e sociale di questi compiti è troppo alto perché la sua importanza sfugga a quanti si dedicano alle diverse attività dell'organizzazione.

Nonostante le benemerenze acquisite e i concreti progressi compiuti nel settore previdenziale e assistenziale, l'Ente è sempre disposto a recepire le istanze dei rappresentanti del personale per una riforma su basi più moderne e funzionali della sua organizzazione, con uno spirito di comprensione e di collaborazione che è la premessa necessaria per l'avvio a soluzione dei problemi ancora aperti.

1 - *continua*

Per Voi, Amici in pensione

a cura
di A. Maussier

Iniziamo questo numero con una veloce risposta al Coad. Capo **Dino Agnolini** il quale vuole notizie sui seguenti argomenti:

D. - Su quale stipendio verrà liquidata la pensione dopo il 1-7-1970?

R. - Su quello delle tabelle in vigore al 31-12-1968.

D. - Quanto dovrà attendere per avere la pensione liquidata in base agli stipendi « riassettati »?

R. - Ciò avverrà il 1-1-1971 (e non il 1-7-71 come scrive il collega **Agnolini**).

D. - Per percepire la pensione in base ai nuovi stipendi da quale data occorre porsi in quiescenza?

R. - Dopo il 1-1-71 se si desidera che la propria pensione sia liquidata direttamente con lo stipendio « nuovo »; chi viene collocato a riposo prima, invece, vedrà liquidarsi la pensione con le tabelle al 31-12-68 e dovrà attendere il 1-1-71 per la riliquidazione.

Tutto questo, sempreché le leggi che verranno emanate non modifichino ciò che quelle già in vigore hanno previsto.

Il manovale **Angelo Panarisi** vuol sapere come viene valutato il servizio reso da carabiniere ai fini di pensione e di buonuscita.

Se tale servizio, per la sua durata, non ha dato già luogo a pensione ed a buonuscita a carico della competente amministrazione, esso è valutabile senza onere ai fini della pensione ferroviaria e mediante riscatto ai fini della buonuscita; il servizio da carabiniere non comporta alcun aumento di valutazione.

Al collega a riposo **Francesco Macri** rispondiamo affermativamente in merito alla sua richiesta intesa a conoscere se ha diritto alla riliquidazione che verrà disposta a decorrere dal 1-1-71.

All'ex marinaio scelto **Giuseppe Micalizzi** una buona notizia; la sua pensione è stata da tempo definita ed ammonta ad annue lorde, Lire 587.900 dal 3-1-68 (oltre il 60% e le L. 16.320) elevate a L. 998.800 dal 1-3-68 (senza il 60%, ma sempre con le L. 16.320 dal 1-1-69); il suo libretto porta il n. 442807.

A quest'ora egli dovrebbe essere già sul punto di riscuotere.

La stessa cosa diciamo all'ex. Op. q.to 1. cl. **Bruno Bianchi**; pensione L. 914.400 dall'11-5-68, libretto n. 440556.

Ed ora apriamo una breve parentesi per rispondere a chi aveva chiesto notizie sulla perequazione della pensione in base alla legge 249-69.

I ruoli di pagamento delle pensioni intestate ai nominativi qui di seguito riportati sono già in possesso delle rispettive Direzioni Provinciali del Tesoro dal mese indicato:

Mese di luglio 69: **Scipione Alessio, Ivan Ugolini, Giacomo Novella, Giovanni Valentino, Antonio Barile, Vittorio Pompili, Bruno Bianchi, Giovanni Mannello.**

Mese di agosto 69: **Agostino Aronica** e **Alfonso Pucci.**

Mese di settembre 69: **G. Batta Canepa, Mario Nanetti, Giovanni Corti.**

Rassicuriamo il Sig. **Tommaso Caggiano** sulla regolarità della sua posizione; infatti il servizio militare da lui prestato durante quello ferroviario non può essere riconosciuto, altrimenti vi sarebbe un accavallamento con quello civile che è già stato valutato senza interruzione.

Per la campagna di guerra non è sufficiente essere in possesso della dichiarazione integrativa: occorre che la permanenza in zona di guerra sia di almeno 88 giorni; si tranquillizzi quindi e pensi alla salute.

Il Sig. **Francesco Puccio** da Palermo dovrebbe chiarire meglio la sua richiesta, **direttamente all'Ufficio Pensioni,** se il suo problema riguarda tale ufficio, **o all'Opera di Previdenza** se, come ci è parso di capire, egli intende riferirsi all'integrazione della buonuscita mediante riscatto dei servizi non di ruolo e militari.

Forse egli parla di un conguaglio tra arretrati della riliquidazione e costo del riscatto; se è così, allora, non si preoccupi perché gli arretrati li percepirà integralmente mentre il supplemento di buonuscita gli verrà corrisposto senza addebiti previo ricupero d'ufficio.

Il Sig. **Guido Coliva**, dopo essersi scusato con noi, attribuendo a sua colpa la nostra mancata risposta, forse, egli dice, per insufficienza di elementi, questa volta ce li fornisce, però omette di ripetere l'oggetto della sua richiesta; è vero che questo era contenuto nella prima lettera, ma, e qui ci scusiamo noi, dato il grande numero di lettere che ci pervengono, non abbiamo, purtroppo, il tempo di andare a « riscavare » tra la corrispondenza del mese precedente le lettere dei nostri abbonati.

Abbia pazienza, Sig. **Coliva,** ci riscriva; sarà come se ci incontrassimo un'altra volta. E ciò ci farà piacere.

L'ex Capo Stazione **Mario De Falco** vuole notizie su alcuni argomenti che lo interessano.

Per quanto riguarda la trattenuta di cui alla lettera indirizzata al Servizio Ragioneria, lo consigliamo di rivolgersi all'INA affinché questo Istituto comunichi all'Azienda la cessazione della ritenuta ed autorizzi quindi la cancellazione del debito.

Il riscatto ai fini della buonuscita è stato effettuato nella misura di 2 anni 2 mesi e 5 giorni di servizio militare oltre ad un anno di avventiziato.

Il tutto per un importo complessivo di L. 181.341.

Per quanto attiene, infine, la riliquidazione, l'Ufficio competente è in attesa della restituzione del fascicolo della pensione originaria inviata al riscontro.

Il C.P.V. di 1ª cl. **Pietro Pasta** ripropone la nota questione dei « giovani » e dei « vecchi » pensionati.

A tal fine lo rimandiamo alla risposta data, per le competenze accessorie, al Capo Treno Alessandro.

Circa la domanda relativa ad un nostro esempio riportato sul n. 5 del maggio 1969, gli precisiamo che lo stipendio citato si riferiva alla qualifica di Capo Deposito P.le (Dirigente Deposito Locomotive) e non si vede come lo si potesse confondere con quella di Capo Personale Viaggiante P.le (Dirigente Deposito Personale Viaggiante).

Una buona notizia al Manovale a.r. **Donato Russo.** E' stata approvata verso la fine di luglio la riforma della Sua pensione che, per effetto dell'elevamento del servizio a 37 anni, viene portata ad annue lorde L. 916.500 a decorrere dal 16-1-1969.

Il riscatto ai fini della buonuscita è stato effettuato per tre anni 4 mesi e 12 giorni di servizio militare, per un costo complessivo di L. 192.317.

Il Sig. **Nicola Bottalico,** che ha già avuto la notifica del provvedimento di pensione, lamenta di non aver ancora percepito gli arretrati. Siamo spiacenti di dovergli dire che l'Ufficio Pensioni non può fare altro, avendo già da tempo provveduto a riliquidare la sua pensione; il ritardo nel pagamento dipende dalla competente Direzione Provinciale del Tesoro, i cui impiegati sono sovraccarichi di lavoro, dovendo far fronte oltre che all'ammissione a pagamento dei ruoli F.S. anche di quelli di tutti gli altri statali. Accordiamo, in sostanza, ai colleghi delle Direzioni Provinciali del Tesoro di tutta Italia, quelle stesse giustificazioni che abbiamo invocato noi, a suo tempo, quando abbiamo iniziato il nostro lavoro. Comunque possiamo assicurare che il suo ruolo è in possesso della Direzione Provinciale del Tesoro di Bari, ove è stato spedito con elenco R. 51 n. 2 del 28-2-1969, n. di carico 5901, dal mese di marzo.

La Signora **Carolina Bifulco** nata **Maresca** tra breve riceverà notizie della riliquidazione della sua pensione e di quella della figlia (partite 236767 A e B) già immesse in lavorazione.

Il riscatto ai fini della buonuscita del servizio militare reso dal Sig. **Antonino Tripodi** è già stato effettuato; gli sono stati riconosciuti, a tale fine, 8 anni 4 mesi e 22 giorni di servizio per un costo complessivo di L. 425.547 da pagare in n. 101 rate da L. 5.107 cadauna.

Questa, ovviamente, non è una comunicazione ufficiale; essa gli sarà fatta quanto prima.

Eletti dai ferrovieri i nuovi Consigli Direttivi

Si sono svolte ormai in tutti i Dopolavori della Rete le operazioni elettorali per il rinnovo dei Consigli Direttivi. La partecipazione del personale e dei pensionati numerosa; adeguata l'informazione sia sulle liste presentate, sia sui programma. E' stata la dimostrazione — se ve ne fosse stato bisogno — che i ferrovieri credono nella funzione del D.L.F. e quindi hanno voluto scegliersi gli strumenti per il suo funzionamento. Si provvederà ora, alle nomine di competenza aziendale, alla costituzione delle Commissioni Compartimentali e della nuova Commissione Centrale.

Apriamo quindi la rubrica di questo mese augurando buon lavoro ai nuovi Consigli Direttivi, con la certezza che rapporti di collaborazione — nell'ambito delle proprie competenze — tra i singoli D.L.F. e l'Ufficio Centrale saranno, come sempre, ispirati nella risoluzione dei problemi, agli interessi dei lavoratori delle Ferrovie.

L. L.

SPORT

NAPOLI 4-5 OTTOBRE 1969

18° Campionato nazionale di nuoto

Una bella manifestazione, uno dei più riusciti campionati di nuoto del D.L.F.

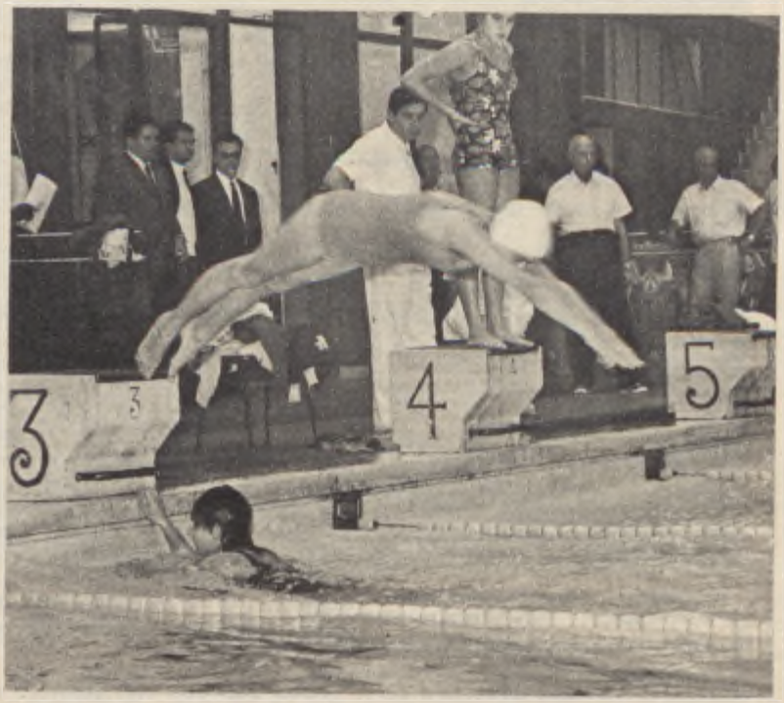
La piscina Scandone alla Mostra d'Oltremare è una delle più belle d'Italia. Ma non sono solo gli impianti tecnici che hanno contribuito alla rinascita del nostro Campionato. L'acceso entusiasmo del pubblico e gli incitamenti agli atleti erano gli stessi di uno stadio di calcio. Urla di incitamento, campanacci, applausi. Mancavano solo i mortaretti.

Per due giorni, gare su gare. Risultati di valore, in campo nazionale. Mattatore dei campionati l'olimpionico Michele D'Oppido.

Il D.L.F. di Napoli, mercè l'opera del suo Presidente Dott. Mario Luciano e dei suoi collaboratori, ha organizzato tutto alla perfezione.

Alla premiazione, il Capo dell'Ufficio Centrale dott. Scodellari, ha rivolto parole di compiacimento e sprone a sempre meglio operare per le fortune del DLF.

G. M.



RISULTATI

mt. 400 stile libero maschile - cat. Senior-Junior
1) Vittorio Brunelli - DLF Napoli - 5'09"2.

mt. 100 s.l. femminile - Senior-Junior
1) Luciana Magrini - DLF Roma - 1'13"9;

mt. 500 s.l. maschile - Cat. Ragazzi
1) Vittorio Palazzo - DLF Napoli - 29"8.

mt. 50 s.l. femminile - Ragazze
1) Simonetta Rudini - DLF Bologna - 31"5.

mt. 200 rana maschile - Cat. J.S.
1) Marzio Casadei - DLF Bologna - 2'55"8.

mt. 100 rana Femminile - J.S.
1) Laura Lapucci - DLF Firenze - 1'35"9.

mt. 100 rana maschile - Ragazzi
1) Stefano Raguzzi - DLF Venezia - 1'24"8.

mt. 100 rana femminile - Ragazze
1) Cecilia Santoni - Firenze 1'36"1.

mt. 100 dorso maschile - J.S.
1) Roberto Bencivenga - Napoli - 1'11"7.

mt. 100 dorso femminile - J.S.
1) Giuliana Magrini - Roma - 1'23"6.

Staffetta 4x50 s.l. Cat. Ragazzi
1) Giuseppe Giacomini - Cremona - 35"2.

mt. 50 dorso Ragazze
1) Gabriella Petrone - Torino - 39"8.

mt. 100 farfalla maschile J.S.
1) Michele D'Oppido - Reggio C. - 1'05"9.

mt. 50 farfalla ragazzi
1) Francesco Di Tano - Brindisi - 33"3.

mt. 50 farfalla ragazze
1) Simonetta Rubini - Bologna - 37"2.

mt. 100 s.l. maschile J.S.
1) Michele D'Oppido - Reggio C. - 0'58".

staffetta 50x4 s.l. ragazzi
1) **DLF Roma - 2'06"6**
Biancalana - Renzo Ferrante - Pistilli - R. Ferrante.

Staffetta mt. 100x4 mista maschile - J.S.
1) **DLF Napoli - 4'35"2**
Bencivenga - Astarita - Brunelli L. - Brunelli V.

Staffetta mt. 50x4 mista femminile
1) **DLF Napoli - 2'25"1**
Damiani - Pavone - Ferrara - Merlino;

Staffetta mt. 50x4 mista ragazzi
1) **DLF Venezia - 2'24"5**
Da Lio - Vesclani - Raguzzi - Polesel;

Staffetta mt. 50x4 libero ragazze
1) **DLF Bologna - 2'29"5**
Trevisani - Casadio - Grandi - Rubini;

Staffetta mt. 100x4 s.l. maschile J.S.
1) **DLF Reggio C. - 4'23"4**
D'Oppido - Anversa - Tauro - D'Oppido M.

Classifica generale per Dopolavoro
1) DLF di Napoli - punti 363;
2) DLF di Bologna - punti 309;
3) DLF di Roma - punti 290.

Classifica generale per Compartimenti
1) Compartimento di Napoli - punti 363;
2) Compartimento di Roma - punti 340;
3) Compartimento di Bologna - punti 333.

Successo degli artisti ferrovieri alla IX Esposiz. Int. della FISAIC

In occasione del ventesimo anniversario della liberazione della Jugoslavia, si è tenuta a Belgrado la IX Esposizione Internazionale della FISAIC di Arti Figurative.

Hanno partecipato: l'Austria con 49 artisti; il Belgio con 30; la Finlandia con 56; la Francia con 21; l'Olanda con 8; l'Italia con 39; il Lussemburgo con 23; la R.F.T. con 29; la Svizzera con 30; la Jugoslavia con 48.

L'Italia ha conquistato due medaglie d'oro per la grafica e la scultura.

Ecco i risultati (per l'Italia):

Pittura: Ennio Altieri - diploma.

Grafica: Nicola De' Benedictis - 1° premio - medaglia d'oro; Carlo Caporale - 3° premio - medaglia di bronzo; Anselmo Gallusi - diploma; Luigi Pradella - diploma; Costante Gamberini - diploma.

Scultura: Raffaele Mosca - 1° premio - medaglia d'oro; Ruggero Pasquarelli - diploma.

Fra i componenti della giuria il Sig. Alberto Raso, del D.L.F. di Firenze.

I lavori della manifestazione sono stati improntati da grande cordialità; l'accoglienza ricevuta dalla delegazione italiana, da parte del paese ospitante, è stata estremamente calorosa, il soggiorno è stato reso particolarmente piacevole. Sono state promosse varie iniziative culturali. L'esposizione è stata inaugurata dai massimi dirigenti delle Ferrovie Jugoslave e pubblicizzata dalla stampa e dalla televisione.

Carlo Caporale: « Dopo l'8 settembre 1943 ».

Calcio: finale a Plovdiv

Il risultato era scontato, non è restato quindi che battersi nel migliore dei modi. Sei a zero, dunque, e poche speranze per la partita di ritorno che avrà luogo a Vicenza.

Dopo l'ammissione ai quarti di finale del Trofeo Internazionale dei Ferrovieri indetto dall'Unione Sportive Internationale des Cheminots ci eravamo prefissi di formare la nostra Rappresentativa visionando i giocatori di tutti i D.L.F. impegnati nel Campionato nazionale di calcio la cui finale si è disputata a San Giovanni Valdagno.

Dei risultati e cronache delle partite disputate, abbiamo fatto a suo tempo, una breve sintesi. Abbiamo avuto così la possibilità di valutare il grado di forma e le possibilità di rafforzare la squadra che con tanto onore aveva eliminato la Svizzera. Tutto è stato fatto; forse più di quello che normalmente si poteva fare per comporre una forte rappresentativa che potesse affrontare degnamente la squadra dei ferrovieri bulgari.

Siamo usciti sconfitti dal campo per 6 a 0.

Arbitro: Stoyan Tchomakov.

Rappresentativa bulgara: Hadjiiski, Gérov, Hristakiev, Peev, Davidov, Paunov, Vassilev, Bonev, Loukanov, Guerguiev, Kotzev.

Rappresentativa DLF Italia: Righetti, Tedeschi, Rossi, Gatto, Giordano, Smeriglio, Sonato, Grisi, Tieghi, Varzi, Maffieri.

Allenatore: Melloni.

CONGRESSO DEI FERROVIERI RADIO-AMATORI IN GERMANIA. — Dal 25 al 29 settembre i ferrovieri radio-amatori hanno tenuto il loro IX Congresso Internazionale a Grainau (F.T.), organizzato dalla Federazione Internazionale dei Radio-amatori ferrovieri.

Erano presenti 12 paesi europei: per l'Italia hanno partecipato i colleghi Sergio Pesce di Novara, Umberto Ciappi di Firenze, Giorgio Cadile di Sapri, Luigi Martinelli di Gerenzano, Achille Pasini di Castelletto Ticino, Pietro Scioli, Bruno Puosi.

Dopo aver discusso il cospicuo ordine del giorno e dopo aver assegnato le cariche sociali, il Congresso ha chiuso i suoi lavori auspicando una maggiore adesione alla FIRAC dei Ferrovieri radio-amatori inquadrati nelle varie organizzazioni dopolavoristiche nazionali.

Accogliendo il desiderio espresso dal Congresso, **si invitano tutti i ferrovieri radio-amatori a dare la loro adesione al Gruppo Italiano Radio-amatori Ferrovieri** (G.I.R.F.) — affiliato alla FIRAC — (Segretario Sig. Umberto Ciappi (I 1 BIW) - Via Erbosa, 4 - Firenze).

TURISMO

Vacanze d'inverno sulla neve

Dal 20 dicembre al 15 marzo aprono gli alberghi convenzionati e le case per ferie del D.L.F.

Pubblicheremo nel prossimo numero del giornale le tariffe dettagliate ed i turni per ogni albergo o Casa per Ferie.

Per le prenotazioni rivolgersi

Roccaraso - Hotel Vetta d'Abruzzo - D.L.F. Sulmona

Plan di Val Gardena - Casa alpina - D.L.F. Bologna

Dobbiaco - Casa alpina - D.L.F. Mantova

Frejusia - Casa alpina - D.L.F. Torino

Colle Isarco - alberghi convenzionati D.L.F.-Brennero

Incontro a Treviso con l'olimpionico di Città del Messico

PRIMO BARAN: UNO DEI NOSTRI

— Età?

— Ventisei anni.

— Qualifica?

— Sono manovale della Trazione.

— Numero di matricola?

Primo Baran allarga le braccia: — Non ce l'ho, sono ancora in prova.

Lo dice con una punta di rammarico: non è un pivello e non può pretendere che il periodo di prova gli venga annullato per il fatto che ha vinto le Olimpiadi di Città del Messico.

Al Deposito Locomotive e tutti in stazione lo chiamano « cavaliere ». In tono bonario, quasi paterno ed anche con una punta di orgoglio: Baran è stato fatto Cavaliere perché ha dato lustro alla Patria ed alla sua città in una impresa sportiva: al titolo ha quindi pieno diritto.

— Ma non si sente vecchio quando la chiamano Cavaliere?

Sorride scuotendo la testa: — No, affatto... anzi...

Non riesce a trovare le parole adatte: cavaliere significa qualcosa di molto importante anche per lui: Città del Messico, la folla che applaude... significa aver vinto.

Il medico gli aveva detto che doveva lasciar perdere lo sport: correva in bicicletta a quel tempo. Ma lui testardo continuò: si limitò a cambiare attività sportiva. Cominciò a esplorare il Sile, a bordo di una imbarcazione del Dopolavoro Ferroviario; da Treviso al mare e ritorno contro corrente. Gli piacevano quelle lunghe remate solitarie, quelle erano le ore più belle della sua giornata.

Spesso in allenamento si tiene una andatura moderata e di tanto in tanto si danno degli strappi per saggiare la forma: per Baran invece l'allenamento consiste in una tirata lunga quanto il percorso, sempre allo stesso ritmo sostenuto.

— Quali sono i suoi progetti per il prossimo futuro?

— Il Canada, nel 1970, per i mondiali, e sarà dura; poi si vedrà.

— Consigli ai giovani ferrovieri, a coloro che vogliono dedicarsi allo sport?

Il discorso questa volta è lungo: per Baran bisogna accostarsi allo sport tenendo conto di tutti gli altri impegni.

— Non si può pretendere di essere lasciati liberi dal servizio solo perché si vuole praticare uno sport, anche se si è « campioni ». Non sarebbe più sport, quello, ma professionismo e perderebbe la sua bellezza. Bisogna allenarsi con metodo, essere perseveranti, insistere, insistere e... sacrificarsi.

Bisogna riconoscere però che oggi come oggi la mentalità dei dirigenti è molto aperta: sono tutti giovani e capiscono le esigenze di chi si deve allenare o vuole partecipare a gare sportive. I turni di servizio vengono spostati, si salta qualche riposo per poi raggrupparli. E' logico, qualche sacrificio è indispensabile, ma serve per rendere più bella la vittoria.

Il discorso torna inevitabilmente a Treviso. E' la sua città, qui è nato come sportivo ed ora la sua affermazione ha eccitato i giovani. Il Dopolavoro è divenuto un vivaio di nuove leve del canottaggio, il Sile è il loro centro di allenamento; hanno grandi progetti, ma spesso mancano i mezzi.

— Ci vorrebbe una vasca da voga, una yole da mare, perché è bene che i giovani comincino così...

Intanto i giovani del D.L.F. di Treviso hanno cominciato a farsi notare.

All'ultimo campionato italiano un primo posto, tre secondi, un terzo e due quarti posti. Hanno superato, per numero di vittorie, l'armo dei Corazzieri.

Parlando dei corazzieri Baran sorride: — Li abbiamo battuti ed io sono sicuro che ci sono rimasti male. Ai raduni federali dicono sempre che io mi alleno poco. Il fatto è che io debbo lavorare ed ho poco tempo a disposizione e poi sono dell'idea che un eccesso di allenamento porti ad un abbassamento della forma.

Sottolinea ancora: — Lo sport deve essere praticato nelle ore libere ed io ne ho pochine...

Per i giovani della sua città la vittoria in Messico, le affermazioni di Klagenfurt, di Lucerna sono state esaltanti; la spinta decisiva nella scelta dello sport. Baran è diventato l'esempio da imitare, in tutto: nella passione con cui si allena, nella serena vita di ogni giorno, nella modestia, ecco, soprattutto nella modestia!

Quando lo chiamano cavaliere sorride: in quel momento, quando ammicca con gli occhi chiari, torna ad essere il campione, la medaglia d'oro alle Olimpiadi.

Vittorio SERMARINI

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO OTTENUTI DA BARAN NEGL ULTIMI ANNI

10-11-6-67 — Sabaudia — **Regata Internazionale:**
1ª class. « 2 Con » Elite Baran-Sambo - Cipolla Tim.

24-25-6-67 — Duisburg — **Regate Internazionali:**
1ª class. « 2 Con » Elite Baran-Sambo - Conte Tim.
2ª class. « 2 Con » Elite Baran-Sambo - Conte Tim.

30-6-1-7-67 — Castelgandolfo — **Campionati Italiani Assoluti:**
1ª class. «2 Con» Elite Baran-Sambo - Cipolla Tim.

30-7-67 — Vichy — **Regata Internazionale:**
1ª class. «2 Con» Elite Baran-Sambo - Cipolla Tim.

12-8-67 — Canada — **Campionati Nord Americani:**
2ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

7-10-9-67 — Vichy — **Campionati Europei:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

14-18-10-67 — Messico — **Pre Olimpica:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

8-9-6-68 — Sabaudia — **Regata Internazionale:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

15-16-6-68 — Duisburg — **Regate Internazionali:**
2ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Sambuco Tim.
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Sambuco Tim.

13-14-7-68 — Lucerna — **Regate Internazionali:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.
2ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

22-25-8-68 — Milano — **Campionati Italiani Ass.:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

13-19-10-68 — Messico — **Olimpiadi 1968:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Sambo - Cipolla Tim.

29-6-69 — Peschiera — **Regata Nazionale:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.

12-13-7-69 — Lucerna — **Regate Internazionali:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.
1ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.

20-7-69 — Trieste — **Gara Nazionale:**
1ª class. « 4 Con » Baran-Rossetto-Sambo-Romano - Sajeva Tim.

1ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.

2-3-8-69 — Ravenna — **Regata Nazionale:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.

29-31-8-69 — Milano — **Campionati Italiani Ass.:**
1ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.

9-14-9-69 — Elagenfurt — **Campionati Europei:**
2ª class. « 2 Con » Baran-Rossetto - Sajeva Tim.

La Sezione Canottaggio di Treviso, dal 1964 al 1969, ha conseguito le seguenti vittorie:

N. 8 Campionati Italiani Assoluti;
N. 1 Campionati Italiani Ferrovieri;
N. 1 Olimpiadi;
N. 1 Campionato Europeo;
N. 12 Gare Internazionali;
N. 13 Gare Nazionali;
N. 4 Interzonali;
N. 30 Gare Zonali.

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso, T. 370

● **Con una semplice** ma significativa cerimonia, sabato 18 ottobre il Direttore Compartimentale alla presenza di Funzionari del Compartimento e di una piccola folla di ferrovieri e di maestranze, dopo la benedizione ha tagliato il nastro inaugurale all'imbocco sud della nuova galleria ferroviaria di Valle Miano, fra le stazioni di Varano e di Ancona Centrale. E' stato il direttissimo 454 proveniente da Foggia a percorrere per primo la nuova galleria, che ha consentito il raddoppio della linea nella tratta suindicata. La galleria che attraversa l'abitato cittadino di Ancona e le colline circostanti, è lunga circa 5 Km., con eccellenti caratteristiche tecniche; infatti, con la quasi totale eliminazione di curve e la pendenza ridotta al 9,70 per mille, la circolazione dei convogli ferroviari nella nuova galleria potrà avvenire a velocità superiori ai 100 Km. orari. E' stata così finalmente eliminata la strozzatura della linea adriatica, ed è stata aumentata la sua potenzialità fra Ancona e Pescara (manca soltanto il raddoppio nella tratta fra Atri e Montesilvano).

● **Recentemente si sono verificati** alcuni cambi nella Dirigenza delle Divisioni Impianti Elettrici e Commerciale. L'Ispettore Capo Superiore dott. ing. Costantino Sabelli ha assunto, proveniente da Firenze, la Dirigenza della Divisione I.E. di Ancona. Con il cordiale saluto, porgiamo al nuovo Capo Divisione l'augurio di ottimo lavoro. Alla Dirigenza della Divisione Commerciale, lasciata, per trasferimento a quella di Venezia, dall'I.C.S. dott. Tito Lanzone, è stato chiamato l'Ispettore Capo dott. Emanuele Montesanti. Esprimento ai due Funzionari un cordiale saluto, rispettivamente di commiato e di benvenuto, formuliamo anche a mezzo di Voci voti di bene nelle nuove residenze.

● **Il Consiglio direttivo** del Dopolavoro Ferroviario di Falconara Marittima si è fatto promotore di un concorso per le migliori pagelle e diplomi conseguiti da studenti, figli di soci, nel decorso anno scolastico 1968-69. Per il migliore diploma di maturità scientifica e di scuola media superiore risultano premiate rispettivamente le signorine Rosella Sbarbati e Loretta Spiaccia (L. 25 mila); per la migliore pagella di scuola media, il premio di L. 15.000 è stato assegnato alla studentessa Teresa Scarpini, mentre a Susanna Baldini, Donatella Paciarotti, Stefania Santeusanio e Marco Scarpini sono andati i premi di L. 10.000 per le migliori pagelle di licenza elementare. A ciascun concorrente, è stato offerto un libro di narrativa. A tutti le nostre più vive congratulazioni.

● **Il Sorvegliante Principale** della Linea Orazio Termite, che nella scorsa estate, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, è stato calorosamente festeggiato in un suggestivo ritrovo della riviera adriatica nel corso di un simposio da numerosi amici e colleghi. Al brindisi rituale, il Capo dell'8° Reparto Lavori p.i. Mario Ciolli, ringraziandolo per l'opera svolta nella lunga carriera ferroviaria, ha offerto al festeggiato, a nome del personale dell'8° tronco, un artistico orologio ricordo. In rappresentanza del Capo della 3ª Sezione Lavori, il sig. De Melio ha rivolto fervide parole augurali.

Cerimonia commemorativa del 4 novembre. Due corone di alloro sono state deposte la mattina del 31 ottobre al monumento dedicato al Ferroviere, nel cortile di Villa Patrizi, ed alla targa che ricorda i Caduti della Motorizzazione Civile. La fanfara dei bersaglieri ha eseguito inni patriottici mentre il Cappellano Compartimentale Don Brazzani benediceva le corone e le lapidi. Hanno presenziato la manifestazione il Ministro on. Gaspari, i Sottosegretari Gengarle e Vincelli, il Direttore Generale ing. Fienga, Autorità e un gran numero di ferrovieri. Il Ministro ha illustrato il significato della cerimonia esaltando la nobile figura del Combattente.

● **Binario 10:** Andrea Gaggiotti, figlio del Macchinista di 1ª classe Gastone del Deposito Locomotive di Ancona è stato promosso dalla 5 classe alla 1 media con la media del 9. Felicitazioni vivissime!

● **Cicogna Express:** Roberto al Coad. Capo Edmondo Violet; Marina all'App.to Principale Armando Mancini, entrambi della Divisione Ragioneria di Ancona. Auguri ai neonati con felicitazioni sincere ai fortunati genitori.

● **Nel 10° anniversario** della Sua scomparsa, avvenuta il 22 dicembre 1959, i ferrovieri delle varie stazioni del Comp. di Ancona dove aveva prestato servizio, e di quelle di Dobbiaco e di Fortezza che lo ebbero come Titolare, ricordano con rimpianto il Capo Staz. P.le Nunzio Saracchini, strappato all'affetto dei familiari, dei colleghi e degli amici a soli 45 anni d'età.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **Il segretario dell'8 Zona** T.T. di Bari, Applicato P.le Giuseppe Del Re, ha ottenuto un premio dal sig. Direttore Generale in riconoscimento della utilità di un suggerimento avanzato ed accolto circa l'impiego del numero telefonico del corrispondente mittente.

Non è la prima volta che l'amico Del Re ottiene simili riconoscimenti e pertanto « Voci » si congratula vivamente con lui per l'ambito riconoscimento.

● **Al concorso nazionale** di poesia religiosa, indetto dal Centro di Cultura religiosa di Taranto, il Capo Treno di 1ª classe comm. Domenico Di Saverio si è aggiudicato il 5° premio con la poesia « Come una sinfonia ». Ci congratuliamo col comm. Di Saverio al quale auguriamo, a nome di « Voci », maggiori affermazioni.

● **Cicogna Express** ha allietato la casa della gentile signora Teresa Monaco, Applicato in servizio presso la Segreteria del Direttore Compartimentale, col primogenito biondo e paffutello al quale è stato imposto il nome di Cosimo Francesco.

Il Segretario Capo Aldo Dell'Anna, Segretario della Divisione Lavori, ha festeggiato l'arrivo di un grazioso bimbetto al quale è stato dato il nome di Michele. Ai genitori felici gli auguri cordiali di « Voci ».

● **Al Concorso Nazionale** di disegno per ragazzi, affermazione di Rosanna De Candia, figlia del C.G. P.le Sabino di Molfetta, che ha vinto il 3° premio di categoria B (2ª elementare); sono state segnalate dalla giuria anche i disegni dei piccoli Pietro Pesola e Claudio Vincenza. Ai neo artisti i nostri complimenti con l'incoraggiamento ad affinare la loro « arte ».

● **Binario dieci:** Palma Massagli, figlia del C.S. P.le Gabriele di Gioia del Colle, è stata promossa alla 2ª Media con ottima votazione; Vita e Giuseppina Cavone, figlie del Manovale Paolo del D.L. di Bari, hanno rispettivamente conseguito il diploma di ragioneria e la promozione alla 3ª media; Maria Russo, figlia dell'Applicato Giuseppe della Divisione Commerciale, ha conseguito il diploma di abilitazione magistrale. Congratulazioni da parte di « Voci » per tutti i giovani e per i felici genitori.

● **Alla 3ª Zona IE** di Barletta è stato festeggiato l'Operaio quali-

ficato di 1ª classe Cosmo Paciolla che è stato collocato a riposo per raggiunti limiti di età. Un gruppo di colleghi ed amici gli hanno offerto una medaglia d'oro ricordo. Noi aggiungiamo l'augurio di lunga e serena quiescenza.

● **La nostra solidarietà:** all'Ispettore Capo dott. Decio De Paolis, Capo dell'Ispettorato Sanitario di Bari, per la perdita della sorella; al Segretario Tecnico Capo geom. Giovanni Leonardi, della Divisione Lavori, per la perdita dell'adorato figlio Luciano appena diciassettenne; alla famiglia del Coadiutore Capo della Segreteria Compartimentale Cosimo Nicolazzo, recentemente scomparso dopo una penosa malattia; alla signora Margherita Monteleone, vedova del Capo Gestione di 1ª classe Antonio Gasparro dopo soli due mesi di matrimonio. A tutti porgiamo i sensi del nostro cordoglio.

BOLOGNA

Red.: **Cav. A. Sensi, T. 3350**

● **Giorgio Broccoli**, Manovale della Stazione di S. Donato, sta facendo una particolare scalata: dalle elementari all'università. Egli è già alla prima rampa dell'ultima tratta (1° anno di Scienze Economiche) dopo aver conseguito il diploma di ragioniere, come pure quello della Scuola media, a forza di sacrifici, tra i quali vanno annoverati gli innumerevoli turni festivi lavorati al posto di altri colleghi onde frequentare il più possibile i vari corsi di scuola sin qui superati. Quella del ferroviere che continua a studiare è fra le figure che citiamo più volentieri, con il più ammirato incoraggiamento ed augurio.

● **Il cav. Luigi Rossi**, da sempre appartenente a quel DPV di Bologna P.le che da vari anni dirigeva con l'ambizione di farne un modello di collaborazione, è andato a riposo. Nel saluto che ha indirizzato a ciascun componente del DPV ha incitato a conservare la collaborazione cordiale e serena, dono prezioso per tutti, grande conquista del mondo del lavoro. Al brindisi di addio nel ristretto dei più intimi collaboratori gli è stato affettuosamente augurato di continuare a lungo l'attività impegnata nel mondo cattolico, sociale e politico, quell'attività alla quale aveva saputo tante volte rendere produttivamente partecipi i «suoi» ferrovieri (pellegrinaggi a Lourdes, riunioni di studio, agapi e gite). Tutti ora, anche quelli che per il suo scoperto e preciso impegno avevano talvolta discusso la sua linea, lo salutano con stima, moltissimi con affetto.

● **Il Csq. Dev. Armando Pizzi** è andato a riposo, privando la Cabina A di Bologna C.le della sua figura, umile anche se di taglia balanzoniana; è stato un lavoratore di quelli veramente fidati, di quelli che han sempre fatto dormire sonni tranquilli al Titolare di turno ed il cav. Berzigotti ha tenuto a riconoscerlo affettuosamente nel saluto rivoltogli anche a nome di tutti i colleghi di tanti anni di lavoro sodo e silenzioso.

● **Durante l'ultimo conflitto** fu inviata in Albania una Delegazione ferroviaria di cui faceva parte anche il Cond. Capo Ettore Peppoloni; fatto prigioniero dai tedeschi, fu deportato a Lipsia, dove morì sotto un bombardamento aereo. Le sue spoglie sono state ora traslate alla Certosa di Bologna ed una piccola rappresentanza del DPV di Bologna C.le gli ha reso l'estremo saluto. A quanti gli furono vicini nella Delegazione ed in prigionia segnaliamo che suo figlio Aladino è ora Operaio dell'armamento presso il 1° Tr. Lavori di Bologna C.le: perché non mandargli un cenno di saluto?

Tradizione nostre

Il Direttore Generale ha rivolto un encomio:

al Manovratore Felice Scannella della Stazione di Salerno, il quale, il giorno 1. luglio 1969, durante una corsa di manovra di ritorno tra Salerno e Fisciano, trovandosi sul predellino del tender della locomotiva scorgeva all'uscita di una curva un uomo che camminava nel senso di marcia in mezzo ai binari, e che, malgrado i ripetuti segnali acustici lanciati dal macchinista, non accennava a spostarsi. Lo Scannella, si slanciava di corsa verso lo stesso con grave rischio della propria incolumità personale e, afferratolo, lo trascinava nella scarpata.

Al Manovale i.p. Sauro Fabbroni il quale, il giorno 4-8-1969, durante l'esecuzione di lavori nel tratto Firenze S.M.N.-Firenze Rifredi, accortosi che un collega, venuto a contatto con parti in tensione della linea elettrica, era rimasto, privo di sensi per folgorazione, penzoloni ad un palo, accorreva prontamente in soccorso del malcapitato e pur in condizioni di estremo disagio gli praticava con tempestività e competenza la respirazione bocca a bocca riuscendo così a salvarlo da sicura morte.

Ed ha elogiato:

il Controllore Viaggiante di 1. classe Aldo Costantini il quale, il giorno 22-8-1969, avendo rinvenuto in uno scompartimento del treno 991, nella tratta Brindisi-Lecce, una borsetta da donna contenente, tra l'altro, 410 dollari e L. 8.340, la consegnava prontamente al Capo treno per la restituzione alla legittima proprietaria.

L'Operaio dell'armamento Mario Bombelli del 40. Tronco di Melegnano, il quale il giorno 9 agosto c.a., trovandosi, fuori servizio, nei pressi del Km. 199+800 della linea Piacenza-Milano Rogoredo, ed avendo rinvenuto una giacca da uomo, probabilmente caduta da un treno, e contenente un portafogli con L. 102.550, si premurava di consegnare il tutto al Capo Stazione di Melegnano.

Il Macchinista di 1. classe Federico La Rosa, il quale il giorno 22 giugno c.a. — nell'effettuare la visita ai mezzi di trazione del treno R. 563, nella stazione di Messina — avendo rinvenuto, un portafogli contenente, fra l'altro, assegni al portatore per un valore di L. 7.000.000 e documenti di notevole importanza, consegnava il tutto al Capo Deposito di servizio della stessa stazione.

L'Assistente Principale Carlo Alberto Serenelli, il quale il giorno 14 maggio c.a. in servizio all'Ufficio Bagagli e Merci R.A. della Stazione di Falconara Marittima, avendo rinvenuto sul banco dell'Ufficio stesso, una busta contenente, la somma di L. 180.000 consegnava il tutto al titolare dell'Impianto.

Il Capo Gestione Principale Emilio Semrov, titolare della Gestione Biglietti di Voghera, il quale, il giorno 6-8-1969, avendo rinvenuto nell'atrio della biglietteria stessa un portafogli contenente 220 franchi francesi e L. 165.000 lo consegnava prontamente al Capo Stazione titolare.

L'Ausiliario di Stazione Mario Massa, il quale, il giorno 8-8-1969, nell'effettuare la visita al materiale del treno ET. 513, avendo rinvenuto — solo e non visto da alcuno — un portafoglio contenente tra l'altro, la somma di L. 130.000 lo consegnava al suo diretto superiore.

Il Conduttore i.p. Adriano Rea della Divisione Movimento di Ancona, il quale, il giorno 16-8-1969, avendo rinvenuto lungo il marciapiede n. 2 della Stazione di Foligno una foderina di plastica contenente, tra l'altro, la somma in contanti di L. 35.500, la consegnava al Capo Personale Viaggiante.

L'A. Macchinista Evaristo Tai, il quale, il giorno 7-8-1969, avendo rinvenuto nello spogliatoio del personale di macchina del Deposito Locomotive di Treviso una patente di guida, dentro la quale vi erano L. 19.000, consegnava il tutto al Capo Deposito di servizio.

L'Ispettore Principale Romualdo Faggioni, il quale, il giorno 21 giugno c.a., avendo rinvenuto su una panchina nella Stazione di Genova Brignole, un portafogli contenente, la somma di L. 21.500 e un assegno di L. 30.000, consegnava prontamente il tutto al locale Posto di Polizia Ferroviaria.

Il Conduttore Bernardo D'Ascenzo, del Deposito Personale Viaggiante di Pescara, il quale il giorno 13-9-1969, di servizio come Capo Treno sul treno ET. 715, avendo rinvenuto sotto un sedile di una vettura un portafogli contenente tra l'altro, la somma di L. 84.500 lo consegnava al Comando Polfer della Stazione di Pescara.

Il Conduttore Filippo Serra, del Deposito Personale Viaggiante di Novara, il quale, il giorno 7-8-1969, in servizio sul treno ET. 580, avendo rinvenuto su un sedile della vettura di testa, all'arrivo nella stazione di Novara, un portafogli contenente, tra l'altro, la somma di L. 50.000, lo consegnava prontamente all'Ufficio Oggetti Rinvenuti.

● **Binario 10** - Francesco Guaraldi, figlio di Luigi, C.T. P.le della 9ª Zona IE di Ferrara, si è laureato in ingegneria elettronica con 9! su 100. Mica male! Felicitazioni al bravo ingegnere e complimenti anche al padre.

● **I ferrovieri** di Porretta T., riuniti nella sala di quel DLF, hanno presenziato alla consegna del premio vinto dall'Op. 1ª cl. Riccardo Gualandi il quale aveva appropriatamente risposto alle domande del quiz-concorso sulla prevenzione degli infortuni bandito dal Calendario della Sicurezza dell'ENPI. Fatti gli elogi al vincitore, il sig. Martini, funzionario dell'ENPI, ha ricordato a grandi linee gli impegni della società italiana nella lotta contro l'infortunio e la necessità della collaborazione preventiva. Il DLF ha fatto gli onori di casa con un sobrio rinfresco.

CAGLIARI

Red.: **Dr. E. Serafini, T. 310**

● **Biagio Picciau**, Capo Treno 1ª cl. del D.P.V. di Cagliari, è stato rieletto di recente Segretario della Pro Loco di Monserrato. Auguroni.

● **Giovanni Del Piano** e Carlo Grosso, entrambi Capi Stazioni Principali, l'uno Titolare di Macomer, l'altro di Sant'Anna, ancora una volta si sono classificati nell'ordine nel concorso «Stazioni Fiorite 1969», mentre le Assuntrici Ladu Antonietta di Sant'Orsola e Mura Assunta del P.L. 147+627 hanno vinto i trofei e le coppe posti in palio per gli impianti minori. A tutti le nostre felicitazioni!

● **Ha conseguito** brillantemente la maturità magistrale Graziella Piovano, figlia del Capo Deposito Locomotive Titolare di Sassari, Antonio. Alla neo-insegnante ed al collega Antonio le nostre congratulazioni!

● **L'ex Capo dell'Ufficio** Personale Compartimentale cav. Francesco Contini, Ispettore Principale a riposo, è morto a Cagliari. Al figlio Luciano, già Segretario Tecnico Capo della Divisione Lavori, le nostre condoglianze.

● **Dopo diversi anni** di permanenza tra noi sono stati rispettivamente trasferiti alla Divisione Ragioneria di Milano e alla Divisione Trazione di Reggio Calabria i Segretari Pasquale Savoia e Stefano Varipapa. Li raggiungano i nostri auguri di buon lavoro nelle nuove sedi.

● **Renato Rachele** è stato assunto in qualità di Operaio Qualificato presso la 1ª Zona I.E. di Cagliari; Giuseppe Fenu in qualità di Cantoniere all'11° Tronco di Olbia; Giovanni Prasciolu Cantoniere al 6° Tronco Lavori di Macomer e Lucia Velotta Segretaria alla Divisione Trazione. Ad essi e agli altri neo assunti o trasferiti il nostro benvenuto nel Compartimento di Cagliari!

● **Dopo tante sofferenze**, sopportate con ammirevole forza d'animo, è morto giovanissimo Carlo Piga, Conduttore del D.P.V. di Cagliari. Alla sconsolata vedova ed ai figlioli le nostre condoglianze.

FIRENZE

Red.: **Dr. A. D'Errico, Tel. 2301**

● **Nella penultima domenica** di ottobre i cacciatori e i pescatori del D.L.F. di Firenze, unitamente a una squadra rappresentativa della Federazione Italiana della caccia, si sono cimentati nella tradizionale

competizione di fine stagione nei rispettivi campi di gara. Favoriti dalle ottime condizioni del tempo, tanto i pescatori quanto i cacciatori hanno fatto buona preda confermando le aspettative della vigilia.

I partecipanti alla gara si sono quindi riuniti nella mensa della Officina Veicoli di Porta al Prato, dove ha avuto luogo la ventisettesima edizione della « Cena di riconciliazione ». La simpatica manifestazione, alla quale sono intervenuti il Direttore compartimentale ingegnere Martarelli e autorità cittadine, si è conclusa con la consegna di premi e con brevi discorsi di saluto e di augurio per la prossima stagione agonistica.

Tra le recenti affermazioni della sezione sportiva del D.L.F. di Firenze sono da annoverare la conquista, da parte del signor Bruno Amaranti, del titolo di campione italiano di tiro al piattello, nonché del secondo posto, a opera della squadra fiorentina e del signor Mariso Turillazzi, nei campionati nazionali di pesca a squadre e individuali.

● **Sinceri auguri** di buona quiescenza all'Operaio Specializzato Carlo Ponzecchi, ai Manovali Giulio Sarti e Antonio Orlandi, nonché all'Operaio Qual. 1ª cl. Dario Nebbiai, tutti dell'Officina Veicoli di P.P., i quali hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età.

● **Sono nati:** Massimo all'Ispettore Principale ingegnere Andreino Gritti, Andrea al Manovale Renzo Romanelli e Francesco all'Operaio Qual. Giampaolo Lumieri. Auguri di ogni bene ai neonati e felicitazioni ai genitori.

GENOVA

Red.: **Rag. G. Sguerso, T. 541**

● **Binario dieci:** Gian Piero Ferreri, figlio del cav. Antonio, Capo Reparto Divisionale P.V., ha brillantemente conseguito presso il Politecnico di Milano, nella Sezione del luglio scorso, la laurea in Architettura discutendo una interessante serie di progetti urbanistici e restauri di antichi monumenti.

● **Albino Badino**, Ass. P.le della stazione di Pontedecimo ha conseguito il 25 luglio scorso, presso l'Università di Genova con l'eccellente votazione di 110 e medaglia, la laurea in medicina discutendo con il Chiarissimo Prof. Franchi una tesi sul comportamento dei linfociti e delle plasmocellule nel cadavere.

Il dott. Badino fa parte di un'ottima famiglia di ferrovieri. Il padre Armando è Macchinista ed il fratello Luigi è Capo Gestione.

● **Graziella Gramegna**, figlia dell'Operaio di 1ª cl. Carlo della 5ª Zona I.E., ha ottenuto, nel decorso anno scolastico, un brillante risultato con sette nove e tre otto nella promozione alla terza classe della Scuola Media Dante Alighieri di Pozzolo.

I due figli di Arsenio Palestini, Capo Gest. Sovr.te a Bologna s isono laureati la scorsa settimana: hanno voluto farci risparmiare un po' di spazio consentendoci di formulare gli auguri e le felicitazioni di rito in una sola volta per tutti e due. E così da un giorno all'altro Arsenio si è trovato con l'avere in casa un chimico (Gianfranco) ed un medico (Ettore). Una gran bella soddisfazione alla quale partecipiamo volentieri.

Vivono nel ricordo

Op. arm. ANTONINO PULVIRENTI

Op. arm. ALFIO FLORIDIA

Durante l'imperversare di un violento nubrifagio, mentre eseguivano una ricognizione speciale, il 17 ottobre u.s. venivano travolti — tra le stazioni di Lentini e Valsavoia, della linea Catania-Siracusa.

Per l'elevata media ha conseguito altresì, una meritata « menzione onorevole ».

● **Cicogna Express.** Secondo fiocco rosa in casa del Capo Gestione di 1ª cl. Gennaro De Rosa De Chiara, della locale Divisione Commerciale e Traffico. Roberta è venuta ad allietare la bella famiglia con grande soddisfazione della sorellina che pregusta già lieti giochi con la nuova compagna.

● **Nel decorso mese** hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età ben ventitrè colleghi ai quali auguriamo lunga vita nel meritato riposo.

● **Sport.** Nel recente XVIII Campionato naizonale di nuoto, la rappresentativa del D.L.F. di Genova, ha conseguito un lusinghiero settimo posto, con Giovanna Angelini, Renato Bianconi, Mauro Colombo, Aldo Grisati, Claudio Angini e Andrea Tiro. Accompagnatore Angelo Tiro. L'onorevole piazzamento ha dato modo al D.L.F. di Genova di aggiudicarsi l'artistica coppa offerta dall'Unione Industriali di Napoli. Vivissimi complimenti ai bravi atleti ed al competente allenatore.

● **Sono prematuramente** scomparsi: il Capo Treno di 1ª cl. Giuseppe Gotelli, classe 1921; l'Operaio Qual. 1ª cl. Armando Bova, classe 1925 ed il Capo Squadra Deviatori Rocco Pezzi, classe 1926.

Ai familiari così duramente provati sia di qualche conforto il pensiero della nostra solidarietà ed i sensi delle più vive condoglianze.

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **Il Capo T.co Sovrintendente** p.i. cav. Nicola Mucelli, Capo della Organizzazione dell'Officina Apparati Centrali di Milano, è stato collocato in quiescenza dopo oltre 36 anni di servizio. I dipendenti, collaboratori e superiori lo hanno cordialmente festeggiato, offrendogli, nel corso di un brindisi beneaugurante, una medaglia d'oro a ricordo. Buona pensione, cavaliere!

● **Il complesso musicale** del Dopolavoro milanese, diretto dal Maestro Romano, ha partecipato nel rione Gorla del capoluogo lombardo, alla commemorazione del centinaio di bambini vittime innocenti di un triste evento dell'ultima guerra.

● **E' mancato** il cav. Arturo Finizio, assunto in servizio nel 1907 ed in quiescenza dal 1951. Ai quattro figli, tutti occupati nella nostra Azienda, l'affettuoso nostro cordoglio.

● **Il Segretario P.le** Vincenzo Cinque, già del Deposito Locomotive Milano C.le, è stato traslocato al Reparto navigazione di Civitavecchia. Memori della collaborazione fattiva da lui svolta, colleghi e superiori hanno voluto esprimergli un caloroso saluto brindando alla sua migliore fortuna.

● **Cicogna express** - Antonella, allietando la famiglia del Deviatore Eugenio Isabella, della stazione di Luino, ha reso nonno il Capo Sq. Manovratori Ciro Sirano, in forza alla Divisione Lavori. Raffaella, al Segretario Angelo Ciaccia; Fabio, al Capo Gestione di 1ª cl. Giulio Vannini, entrambi della Divisione Commerciale e Traffico; Massimiliano all'Assistente Costantino Boccoli, della stazione di Rho. Felicitazioni.

● **Il Conduttore Antonino** Modesto, del Deposito P.V. di Lecco, ha ricevuto l'apprezzamento e l'elogio del Ministro della Difesa Gui a seguito di una composizione poetica che il nostro Agente ha dedicato in occasione dell'Anniversario del 4 novembre, al Grande Sacrario di Redipuglia. I periodici delle Associazioni Combattentistiche d'arma pubblicheranno la composizione. Il nostro Modesto ha pure avuto l'onore di essere letto in lingua inglese dal presidente USA Nixon; infatti la Casa Bianca ha ricevuto una composizione poetica — tema: la Luna — il cui autore è sempre lo stesso collega poeta. « Voci » si congratula vivamente.

● **Per Claudio Baggiani**, figlio del Segretario Capo Giovanni, dell'Ufficio Collaudi Trazione, e da pochi mesi studente con borsa di studio della Scuola Eisenhower di Chicago, una doverosa precisazione. Conclusa brillantemente, come avevamo pubblicato sul numero di settembre, l'idoneità al 5° anno dell'Istituto tecnico per ragionieri, ha preparato, nel giro di quindici giorni « anche » gli esami di diploma meritandosi il titolo con la formidabile media di 9/10. Ai genitori giustamente orgogliosi i complimenti vivissimi da parte di « Voc ».

● **A Pavia il locale** Dopolavoro ha compiuto un simpatico atto di cameratismo turistico. Cento ferrovieri e famiglie, appartenenti alle Ferrovie Federali Svizzere, in transito per una tournée italiana, sono stati accolti nei locali del sodalizio, imbandierati coi colori delle due nazioni, al suono di una banda musicale. I colleghi elvetici, che hanno sostato nel capoluogo per alcune ore, hanno espresso voti di riconoscenza per le premure ricevute. Bravi pavesi!

● **Complimenti all'Assistente** P.le a riposo Ruggiero Vitrani, nominato Cavaliere al merito della Repubblica.

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli, T. 3171**

● **Binario Dieci:** Nando Carbone, figlio del Capo Tecnico Pr. del 18° Tronco I. E. di Nola, è stato promosso al 5° Liceo Scientifico con una lusinghiera votazione e con i compiacimenti da parte dei docenti dell'Istituto. Il giovane Giuseppe Correale, figlio del collega Alfonso del Tronco I. E. di Nola ha brillantemente conseguito il Diploma di Geometra. Ad entrambi, l'augurio di voci di sempre ad majora.

● **Gennaro Marasca**, figlio del Segr. Sup. Giovanni della Divisione Lavori, ha superato in maniera veramente brillante e superlativa le prove per il concorso nella Magistratura, meritando, a scena aperta, il « bravo » della Commissione. Siamo sicuri che il bravissimo Gennaro si affermerà altrettanto bene nella « pratica » e che una brillante carriera gli è aperta nel difficile mestiere di Magistrato.

● **Nella Parrocchia di Cancello Scalo** ha avuto luogo una Messa in suffragio dell'anima benedetta del compianto Vincenzo Grimaldi, Capo Gestione a riposo. Alla vedova, sig.ra Anna, ai figli Nicola, Mario, Pellegrino, Adolfo e Tommasino rinnoviamo le nostre vivissime condoglianze.

● **Maria Grazia Pepe**, figlia diletta del Capo Staz. I cl. Angelo della stazione di Cancello, si è unita in matrimonio con Tommaso Parisi. Porgiamo i nostri auguri agli sposi.

● **Il Cantoniere Sigillo Antonio** del 4° Tronco Lavori di Napoli C. Flegrei ha impalmato la gentile signorina Vitale Flora. Agli sposi giungano i nostri più vivi auguri di ogni bene.

PALERMO

Red.: **Dr. G. Giambanca, T. 3366**

● **A conclusione di una sottoscrizione** fra il personale del Compartimento, indetto dalle organizzazioni sindacali SFI, SAUFI e SIUF, in favore delle famiglie dei colleghi tragicamente caduti nello scontro ferroviario verificatosi nella Galleria S. Antonio fra le stazioni di Castroreale Terme e di Barcellona, il giorno 30 settembre u.s. nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Messina, nel corso di una sobria cerimonia, il cav. Paolo Tirrito ed il rag. Giuseppe Pupella, a nome delle Organizzazioni promotrici, hanno consegnato alle vedove del Macchinista di 1ª classe Saglimbene, degli A. Macchinisti Di Leo e Pugliatti e del Capo Treno di 1ª classe Bonifacio la somma di L. 1.000.000 ciascuna.

● **Con una simpatica** cerimonia superiori e colleghi hanno festeggiato l'Operaio specializzato Massenzio Riccardi, del 13° Tronco I.E. di Contesse, in occasione del suo collocamento a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio.

Al Riccardi « voci » formula auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Il giorno 22 settembre** u.s., è stato collocato a riposo, per raggiunti limiti di età, il Deviatore Car-

melo Notaro della stazione di S. Marco D'Alunzio Terranova.

Il Titolare della Stazione, cav. Francesco Fasola, nel consegnare al neo-pensionato un dono ricordo, gli ha formulato, a nome dei colleghi dell'Impianto, fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Apprendiamo con vivo compiacimento** che i seguenti colleghi sono stati recentemente insigniti dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine del merito della Repubblica Italiana:

Ispettore Principale dott. Giuseppe Romano, della Segreteria Compartimentale, Ispettore Principale dott. Stefano Montalbano, della Divisione Materiale e Trazione, Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Ugo Cannizzaro, della Divisione Materiale e Trazione, Segretario Tecnico Superiore Augusto Sodaro, della Divisione Materiale e Trazione, Capo Gestione Superiore dott. Calogero Ferraro, Titolare della Gestione Velocità Ordinaria della Stazione di Palermo Centrale, Macchinista di 1ª classe a riposo Antonino Federico, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo.

A tutti « Voci » formula sentite congratulazioni.

● **Maria Giambanco**, figlia del dott. Alfredo, Capo Gestione di 1ª classe a Palermo Lolli, è venuta al mondo per rendere lieta compagnia al fratellino Agostino.

Al felice genitore, alla gentile consorte, prof. Marianna, ed agli altrettanto felici nonni Maria ed Agostino Giambanco, « Voci della Rotaia » formula vivissimi auguri.

● **Il Coadiutore Capo** Francesco Zaso, della Divisione Ragioneria, è diventato nonno. La figlia Rosalia ha dato alla luce una vispa bambina alla quale è stato imposto il nome di Francesca Maria.

Al caro « Ciccio » vivi rallegramenti.

● **In occasione della** sua messa in quiescenza, l'Operaio Spec. dell'I.E. Massenzio Riccardi, della IV Zona Messina da queste colonne rivolge un affettuoso pensiero ai superiori e colleghi con i quali ha trascorso tanti anni di fecondo lavoro. Un saluto particolare desidera inviarlo al Capo Tecnico sig. Tancredi ed al Capo Zona sig. Battaglia.

A sua volta « Voci » formula al neopensionato auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Con vivo compiacimento** apprendiamo che i seguenti colleghi sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine del Merito della Repubblica Italiana:

Segretario Superiore Raffaele Basile, Capo Stazione Principale Francesco Scarcella e Capo Stazione a riposo Carmelo Frontino.

Complimenti.

● **Il cav. uff. Salvatore Alfio Celi**, Titolare della stazione di Milazzo ed attualmente distaccato presso la Segreteria Particolare del Sottosegretario di Stato ai Trasporti ed all'Aviazione Civile, sen. Heros Cuzari, con recente provvedimento è stato promosso Capo Stazione Superiore.

Al caro Alfio « Voci » formula vivissime congratulazioni per la meritata promozione.

● **Binario Dieci** per Silvana Polizzi, figlia del Capo Stazione Principale a riposo Rosario, già in servizio presso la Dirigenza Centrale di Messina, per aver conseguito con la media degli otto decimi la promozione al 1° liceo.

● **Il giorno 2 ottobre** u.s. ha coronato il suo sogno d'amore la dott. Lidia Gorgone, figlia del Capo Stazione Principale cav. Michele, Titolare di Palermo Sampolo, contraendo matrimonio nella Cappella Palatina di Palermo con l'ing. Germano Di Falco.

Alla felice coppia ed agli altrettanto felici genitori, « Voci » formula vivissimi auguri di ogni bene.

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Il Segretario dott. Mario** Caccopardo è felicissimo papà per la seconda volta. La sua gentile consorte gli ha fatto omaggio di una graziosa bambina, alla quale è stato dato il nome di Raffaella, che si accoppia ora al fratellino Michelangelo in attesa che giunga Galileo Galilei per completare la flotta transatlantica... Auguri e congratulazioni. Alla piccola gli auspici di un roseo avvenire.

● **Il nostro cordiale** saluto di « benvenuto » al Segretario Principale Salvatore Gentile che dalla Divisione Ragioneria di Cagliari è stato trasferito alla Segreteria Compartimentale di Reggio Calabria.

● **Il Conduttore Arrighetta Giuseppe** del Dep. Pers. Viag. di Reggio Cal., parteciperà, con una sua interessante invenzione, al primo concorso internazionale delle invenzioni e dei prodotti nuovi, che, organizzato da Paolo Pecora (Oscar delle invenzioni a Bruxelles), si terrà a Reggio Calabria dal 12 al 15 aprile prossimo.

L'invenzione di Giuseppe Arrighetta, depositata presso la Camera di Commercio, è una « Punta da trapano a diametro variabile », che troverà largo impiego nella meccanica e nella falegnameria. Infatti, con tale apparecchio si ha la possibilità di poter fare dei fori del diametro desiderato senza la necessità di cambiare la punta al mandrino del trapano.

ROMA

(Servizi)

● **Raggiunti i limiti di età** e la promozione alla qualifica di Direttore Centrale di 1ª classe, il dottor Pio Pizzo ha lasciato, in data 3 settembre, il servizio presso l'Azienda. Dal lontano 1933, anno in cui fu assunto quale vincitore di concorso con la qualifica di Allievo Ispettore, il dottor Pizzo ha svolto le funzioni che gli sono state affidate prima presso i Corpi Ispettivi di Ragioneria di Trieste, Roma e Reggio Calabria e poi presso la sede centrale del Servizio con la dedizione al proprio lavoro tipica e tradizionale nei dirigenti della sua regione di origine, il Piemonte.

Al commiato, il Direttore del Servizio Ragioneria, dottor Dino Cecchi, ha donato al dottor Pizzo, a nome dei più vicini collaboratori, una pregevole collana di guide turistiche con l'augurio di lunghi viaggi e felici escursioni: augurio al quale si associa la redazione di « Voci ».

Al Direttore Centrale dottor Rinaldo Cima, rientrato in Sede alla vice dirigenza del servizio Ragioneria, l'augurio di buon lavoro nel nuovo importante incarico.

● **Il 4 novembre è mancato** all'affetto dei suoi cari e di quanti ebbero modo di apprezzarne le elevatissime doti di padre e di dirigente, il Capo Stazione Principale a riposo Cav. Domenico De Simone, padre dell'Ispettore Capo Superiore dott. Filippo De Simone, del Servizio Ragioneria. Al dolore dei familiari partecipano il Direttore, i colleghi ed i collaboratori del Servizio e dell'Ufficio Ragioneria D.G.

● **Il 2 novembre** è immaturamente scomparso il grande invalido di guerra Olimpio Valente, fratello del Coadiutore Pr.le Settimo Valente del Servizio Ragioneria.

Al cordoglio dei familiari si associano i superiori, e i colleghi del Servizio e dell'Ufficio Ragioneria D. G.

● **Calorosamente salutato** da amici, superiori e colleghi, riuniti in simpatico simposio, è andato in quiescenza l'11 novembre il Coad. Enzio Bordin dell'Ufficio Contratti della Sez. VI del Serv. A. G. All'amico Bordin giungano anche gli auguri di « Voci » per una lungo e sereno riposo.

● **Marcia nuziale:** i nostri più vivi auguri ai colleghi. Sergio Carugno e Tina Sabbadei, ambedue Segr. Principali del Serv. Approvv.ti, unitisi in matrimonio nella Chiesa di S. Giovanni a Porta Latina. Auguri anche all'Usc. Capo Gimmi Saggio, dello stesso Servizio, per le nozze della figlia Maria col sig. Luciano Nazzari.

● **Cicogna express:** è nata Laura, in casa dell'App.to Adolfo Pergolini del Serv. Approvv.ti. Felicitazioni.

● **E' deceduto** il Segr. Capo Salvatore Papa degli Approvvigionamenti. Le nostre condoglianze alla famiglia.

● **Al campo del Deposito** Locomotive di Roma Smistamento si è svolta una partita di calcio tra una rappresentativa di ferrovieri (composta da elementi del Serv. Approvv.ti e del Serv. A. G.) ed una del Ministero delle Finanze. Il risultato è stato di 10 a 3 a favore dei ferrovieri, grazie alle reti degli « agenti » Aureli (4), Sette (2), Amicarelli (2) e Nisi (2). La formazione vincente: Fabiani, Aureli, Sabatti, Nisi, Gianni, Sacchi, Fusco, De Persiis, Amicarelli, Sette.

● **Nel decorso mese** di ottobre è stato collocato a riposo il Direttore Centrale di I cl. dott. Cesare Cuturi, segretario del Consiglio di Amministrazoine. Lo ha sostituito nell'incarico il Direttore Centrale dott. Aldo Di Gregorio.

Al dott. Cuturi « Voci » formula vivi auguri di lunga e serena quiescenza; al dott. Di Gregorio, voti fervidi di buon lavoro.

● **Onorificenze:** l'Isp. P.le dr. Mario Sterlicco e il Coad. Capo Nello Salvatori del Serv. Approvv. ti sono stati insigniti dell'onorificenza di « Cavaliere » dell'Ordine « Al merito della Repubblica Italiana ». Felicitazioni.

● **Collocamenti a riposo:** auguri di lunga pensione ai colleghi, collocati a riposo, App. Capo Giuseppe Paoli e Quinto Coccetti (Approvv.ti).

● **Cicogna express:** Stefano è giunto in casa del Segr. P.le Sergio Carano e Alessandro in quella del Segr. Salvatore Greco. Ai due colleghi degli Approvvigionamenti, i migliori nostri auguri.

● **Marcia nuziale:** auguri all'Usc. Capo Antonio Villani (Approvvigionamenti) per le nozze della figlia Lucia.

Con la lusinghiera votazione di 110 su 110 si è laureata in lettere moderne Rita Ciambricco, figlia del nostro amico Alberto, Capo del Reparto « Pubbliche Relazioni » del Servizio Affari Generali e già per tanti anni Redattore Capo di «Voci».

Evidentemente, sollecitata dagli interessi del padre per il mondo dello spettacolo, la neo dottoressa ha presentato la tesi di laurea su « Giovanni Emanuel: un attore polemico », come dire uno studio approfondito sul teatro italiano ed europeo dell'Ottocento.

Relatore della tesi è stato il chiarissimo prof. Ferruccio Marotti, correlatore il prof. Agostino Lombardo, che si sono vivamente complimentati con la neolaureata per l'ampiezza e l'acutezza della ricerca e per la dovizia della documentazione raccolta.

A Rita e all'amico Alberto i più affettuosi rallegramenti di « Voci della Rotaia ».

ROMA

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Onorificenza.** Il Coadiutore Capo Pietro Pantaleoni della Segreteria Compartimentale è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine del Santo Sepolcro. L'investitura ha avuto luogo nell'antica chiesa di S. Onofrio in Roma il giorno 16 ottobre u.s. Porgiamo le nostre vivissime congratulazioni.

● **Cicogna Express.** In casa del Segretario Capo Stelvio Del Villano della Direzione Compartimentale è giunta tutta rosea e paffutella, la piccola Anna a tenere compagnia al fratellino Mario. Al caro amico e collega, alla gentile signora, i nostri rallegramenti e i migliori auguri.

● **Con una cerimonia sobria** e commovente anche i Ferrovieri di Sulmona hanno celebrato la loro « Giornata ».

Alla presenza di numerosissime autorità civili, militari e religiose, S. E. il Vescovo di Valva e Sulmona, Mons. Francesco Amadio, ha celebrato la S. Messa e, al termine di essa, con elevate parole ha illustrato ai convenuti, e fra essi la quasi totalità dei parenti dei ferrovieri caduti nell'adempimento del loro lavoro, lo spirito di abnegazione e di sacrificio col quale il personale ferroviario, in qualsiasi momento e circostanza, è sempre al suo posto perché la vita del Paese non si arresti.

A nome del Direttore Compartimentale, il dr. Lucio Lattanzio, Capo del 6° Riparto Movimento di Sulmona, ha illustrato il significato della manifestazione e ha ricordato i caduti del lavoro.

S. E. Mons. Amadio ha quindi proceduto alla benedizione degli alberi ricordo dei Caduti.

Accompagnati dall'Ing. Francesco Barbieri, Capo del I Riparto Trazione, e dai Tecnici del Deposito Locomotive, gli invitati e le autorità hanno visitato gli Impianti di questo importante Centro Ferroviario.

Tutti i convenuti hanno espresso parole di elogio per la buona riuscita della manifestazione.

● **E' deceduto recentemente** a Roma per malore improvviso il Capo Stazione P.le a riposo Mario Nardecchia, già della stazione di Roma Termini. Lascia un caro ricordo in quanti poterono apprezzarne le non comuni doti di amico e collega. Porgiamo alla famiglia le nostre condoglianze.

● **Si sono recentemente** uniti in matrimonio il Segretario P.le Mirco Corongiu della Segreteria Compartimentale e la gentile signorina Matilde Mearelli.

I nostri vivissimi auguri.

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **A seguito delle recenti** elezioni il nuovo Consiglio Direttivo del Dopolavoro di Torino risulta così

costituito: geom. Pietro Gabiano, Segretario Tecnico Superiore; Settimio Todisco, Coadiutore Capo; Enrico Carrera, pensionato; Piero Cavagnero, C. S. Principale; Tomaso Amadeo, C. G. di 1ª; Pio Vergano, C. S. Principale; Mario Federico, Operaio q. di 1ª e Giuseppe Barcellona, Macchinista.

Al nuovo Consiglio porgiamo il più fervido augurio di buon lavoro per un sempre maggior incremento delle varie attività del Sodalizio.

● **Affettuosamente salutato** da superiori, colleghi e dipendenti, ha lasciato l'Azienda il Segretario Tecnico Superiore di 1ª geom. Renzo Briselli, Capo del Reparto 21 della locale Divisione Lavori.

Al neo-pensionato i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Sono recentemente scomparsi:** il Capo Treno di 1ª Enrico Rizzo, del D.P.L. di Bussoleno; l'Operaio q. di 1ª Pasquale Baratta, della Squadra Rialzo di Torino Smistamento; l'Operaio q. di 1ª verniciatore Francesco La Conte, della Squadra Rialzo di Torino P. N.; il signor Ernesto Morosino, padre del Macchinista Giuseppe del D. L. di Cuneo.

Alle rispettive famiglie i sensi del nostro più profondo cordoglio.

● **Cicogna Express:** Franco all'Operaio q. di 1ª Andrea Pellegrino, Valentina al Macchinista di 1ª Francesco Origlia, Mauro al Macchinista di 1ª Carlo Peano, tutti e tre del D.L. di Cuneo; Francesco al rag. Vincenzo Giampà, Segretario del 3° Reparto Ragioneria. Felicitazioni ed auguri.

● **L'ex-Coadiutore Capo** Carlo Tango, già in servizio presso il 1° Reparto Ragioneria, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Vivissime congratulazioni.

TRIESTE

Red.: **Cav. L. De Leonardis, T. 767**

● **I donatori di sangue** della Sezione ferroviaria di Udine si sono riuniti in un signorile locale della città per festeggiare i benemeriti donatori, premiati nel corso dell'anno.

Con medaglia d'argento sono stati premiati: l'Operaio Spec. Giulio Rigo, l'Operaio 1ª cl. Vittorio Piccoli e l'Operaio 1ª cl. Marino Sicuro; con medaglia di bronzo: il Manovale Ernesto Banelli, l'Operaio 1ª cl. Romeo Fabro, il Macch. 1ª cl. Arteo Feruglio, il Coadiutore Lamberto Zucchini, il Conduttore Marcellino Cossaro e la guardia della Polfer Franco Scandola; con diploma di benemerenza: l'Operaio 1ª cl. Aldo Dominici, il Verificatore Secondo Sant, il Conduttore Danielino Simonetti e la guardia della Polfer Isaia Trevisan.

Alla simpatica manifestazione hanno preso parte: il Presidente del D.L.F. di Udine, sig. Galli, il Consigliere delle Coop. FS, sig. De Marco, ed il Presidente dell'Associazione Friuliana Donatori di Sangue, sig. Faleschini.

● **Ha lasciato il servizio** ferroviario, su sua richiesta, l'Ispett. Capo Sup. Pellis dottor ing. Paolo, sostituto del Capo della locale Divisione Lavori.

Dipendenti e colleghi di tutti i servizi hanno calorosamente festeggiato, presso gli Uffici divisionali, il neo pensionato facendogli omaggio di una bella medaglia d'oro.

All'ing. Pellis, primo corrispondente compartimentale del nostro giornale, gli auguri più sinceri ed affettuosi.

In occasione del decennale della fondazione della Sezione di Reggio Calabria dell'Associazione Volontari Italiani del Sangue sono stati attribuiti riconoscimenti a donatori benemeriti. Tra questi dobbiamo segnalare con piacere un nostro agente, il Dev. Paolo Ambrogio al quale per le cento donazioni effettuate è stato attribuito il massimo riconoscimento, la Croce d'Oro. Nella foto il Dev. Ambrogio viene decorato dal Presidente Nazionale dell'Avis.

● **Hanno lasciato il servizio**, per raggiunti limiti di età: Macch. 1ª cl. Birsa Mario del Dep. Loc. di Trieste C.le; Macch. 1ª cl. Clocchiatti Luigi del Dep. Loc. di Udine; Manovale Cozzi Duilio della stazione di Pontebba; Man.re Capo Fakin Luigi della stazione di Trieste C.le; Capo Squadra Dev. Flego Mario della Stazione di Trieste C.le; Capo treno 1ª cl. Franzoi Marco del D.P.V. di Trieste C.le; Op. Spec. Gismano Mario della Zona I.E. di Gorizia; Dev.re Gregoratti Adelchi della stazione di Cervignano; Op. Qual. Harei Lorenzo della Zona I.E. di Gorizia; Dev.re Nardon Alfredo della stazione di Cervignano; Op. Qual. 1ª cl. Pinton Cesare della squadra Rialzo di Trieste C.le; Op. Qual. 1ª cl. Pittini Giuseppe della Zona I.E. di Pontebba; Man.re Capo Taliani Mario della Stazione di Udine; Man.re Vatta Riccardo della Stazione di Trieste C.le; Cond.re Vecchiatto Armando del D.P.V. di Udine; Op. Spec. Virgilio Riccardo del Dep. Loc. di Udine; Op. Arm. Zian Luigi del Tronco Linea di Gorizia; Fren.re Zucchet Armando del D.P.V. di Udine.

« Voci » augura a tutti una lunga e serena quiescenza.

VENEZIA

Red.: **Dr. A. Palcani, T. 3220**

● **Giornata AVIS.** Il 12 ottobre, a Mestre, in occasione della Giornata Nazionale del Dono del sangue, è stato consegnato il labaro al Gruppo Donatori ferrovieri mestrini. Genitle Madrina la sig.na Marisa Licheri, figlia del dott. Giuseppe Licheri, Capo dell'Ispettorato Sanitario di Venezia. Alla cerimonia, organizzata dalla Sezione AVIS comunale, sono intervenuti Parlamentari ed Autorità. Nell'occasione sono stati premiati i donatori che più si sono distinti in questa nobile gara di solidarietà umana, fra cui vari ferrovieri del nostro Gruppo mestrino, che conta oltre cinquanta donatori.

● **Onomastico significativo:** Francesco Brigo, Applicato P.le della Divisione Trazione di Venezia, può ben dire di avere festeggiato il proprio onomastico in modo lieto ed insolito. Nel giorno di S. Francesco d'Assisi, la consorte, sig.ra Anna Maria, gli ha infatti regalato... un bel maschietto, che risponde al nome di Paolo (per ora solo con strilli e vagiti) e che è stato accolto con comprensibile entusiasmo anche dal fratellino Damiano. Auguroni.

Stazioni fiorite

Quest'anno la premiazione dei vincitori del « Concorso decoro e abbellimento impianti » del Compartimento di Roma ha avuto luogo nella città di Cassino, nella sala del Consiglio Comunale.

Erano presenti la quasi totalità dei premiandi, il vice Sindaco di Cassino e autorità religiose, civili e militari.

Dopo un breve discorso del vice Sindaco, il quale ha sottolineato il compiacimento della città di ospitare la cerimonia, ha rivolto il suo saluto ai presenti il Direttore Compartimentale di Roma, ing. Palladini, che ha tenuto ad esprimere la sua più viva soddisfazione per l'impegno sempre maggiore che viene profuso per l'abbellimento degli Impianti.

Ha fatto seguito la consegna ai titolari vincitori, dei premi messi in palio dalla nostra Azienda, dalle Amministrazioni Provinciali, dall'Ente per il Turismo della provincia, dalla Compagnia W.L., dall'I.N.T. e dalla Camera di Commercio di Roma.

Al termine della manifestazione, ha avuto luogo un pranzo ufficiale in un locale caratteristico della città ospitante.

● **Anche da Ponte Nelle Alpi** ci viene segnalato con gioia l'arrivo di un pargolo. Si tratta di Leonardo Eligio, figlio del Capo Stazione Titolare Apecide Cirianni, che, con la gentile Signora ed i figli Gloria — 5 anni, e Carlo, 3 anni e mezzo — formano una famigliola veramente gentile e simpatica. Tante felicitazioni da « Voci ».

● **A Treviso** il Macchinista di 1ª cl. Ettore Renon, consigliere del locale D.L.F. e validissimo organizzatore di gite turistiche ferroviarie, ha concluso il suo servizio attivo in serena letizia. Nel pomeriggio del 15 ottobre, infatti, alla guida di una automotrice, ha frenato per l'ultima volta un convoglio, presso il marciapiede 1 della Stazione di Treviso C.le. Accolto con il tradizionale mazzo di garofani rossi e con gli evviva dei colleghi ed amici, ha terminato così un lunghissimo itinerario che lo ha condotto per migliaia di chilometri attraverso innumerevoli località della Rete, in 34 anni di servizio.

All'amico Renon auguriamo di macinare almeno altrettanti chilometri, a piedi o magari in bicicletta, e soprattutto in felicità e buona salute, da pensionato.

● **Attività culturale.** Nell'occasione della Giornata del Ferroviere, il D.L.F. di Venezia ha edito e distribuito un pregevole opuscolo, intitolato « La Ferrovia », contenente sei poesie in dialetto veneto su tema ferroviario. Presentato e curato dal Delegato Culturale compartimentale dott. Giacomo Andreazza, illustrato con originali disegni del ferroviere prof. Oreste Copparoni ed una fotografia del Fotocorrispondente compartimentale rag. Oscar Coi, il libretto, per il suo contenuto di sinceri sentimenti e bonaria ironia, fa sorridere e commuove.

Sarebbe opportuno che il Sodalizio veneziano provvedesse ad una ristampa e ponesse in vendita questo opuscolo, creato con notevoli sacrifici, evitando così che esso divenga una rarità bibliografica a favore dei pochi fortunati che sono riusciti ad ottenerne una copia.

Agli autori delle Poesie: Gaetano Pimazzoni, Mario Maimeri, Sergio Alfiero Varola, Arturo Bogo, Zefferino Agazzi e Chechi Zorzi, vivissime felicitazioni ed il sentito apprezzamento di « Voci ».

VERONA

Red.: **Cav. F. Tomasini, T. 2201**

● **La casa dell'A. Macchinista** Adelino De Zordo è stata allietata dalla nascita del terzogenito Enrico. Al bel pupo ed alla famiglia tutta i migliori auguri.

● **Lieto evento anche** nelle famiglie dell'A. Macchinista Giorgio Murari e del Verificatore Emilio Dalla Costa, del Deposito Locomotive di Fortezza: sono nati Gianluca ed Antonio. Congratulazioni ed auguri.

● **A San Candido** è stato degnamente festeggiato il Manovale Vittorio Negherbon che il 7 settembre scorso è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti d'età. Auguri da tutti i colleghi e superiori.

● **Lunedì 6 ottobre scorso** è deceduto, ad 86 anni d'età, il signor Carlo Gozzo, padre della signora Anna ved. Fioroni, Segretario Capo in servizio presso il nostro Ispettorato Sanitario. Alla famiglia le nostre condoglianze più sentite e quelle di tutti i colleghi.

● **A Fortezza il 23 settembre** scorso è deceduto il Capo Squadra Manovali Almo Becchi, in quiescenza dal 1962. Alla famiglia i sensi del nostro cordoglio.

Filatelia

ITALIA. — Il programma delle emissioni filateliche per il 1970 è stato diramato dall'Amministrazione delle PP.TT.: oltre alle due serie ricorrenti dedicate alla Giornata del Francobollo ed alla Idea Europea, tale programma comprende le seguenti emissioni: 450° anniversario della morte di Raffaello Sanzio da Urbino — 4° centenario della morte di Jacopo Tatti detto il Sansovino — Campionati Mondiali di sci alpino che si terranno in Val Gardena — Centenario della nascita di Erasmo da Narni detto il Gattamelata — Centenario della nascita di Maria Montessori — Celebrazione del Centenario di Roma Capitale. Durante le celebrazioni per Roma Capitale, nel mese di ottobre 1970, sarà tenuta all'EUR una « Esposizione filatelica nazionale » che sarà denominata « Roma '70 ».

L'Irlandese Louis Le Brocquy è l'autore della vignetta ufficiale del nuovo francobollo dedicato all'« Europa '70 » che sarà emesso in primavera e la vignetta stessa riprodurrà un tondo sole di tela gialla con la trama e l'ordito composto da tanti fili quanti sono i Paesi che aderiscono alla C.E.P.T.

La VI vendita all'asta che è stata tenuta a Roma l'8 novembre dalla « Italphil » si è chiusa con un notevole successo di vendite.

Durante l'Assemblea annuale della Federazione Nazionale dei Commercianti in Francobolli, svoltasi dall'1 al 4 novembre a Milano in occasione del 23° Convegno Filatelico Nazionale, è stato confermato Presidente della Federazione l'Ing. Carmine Perroni.

CITTA' DEL VATICANO — Il 18 novembre è stata messa in vendita una serie di tre francobolli (L. 30, 50 e 220) per ricordare il 1° Centenario della fondazione del « Circolo S. Pietro » che conta fra i propri Soci anche il Pontefice. I tre valori sono stampati in fogli da 40 esemplari in calcografia ed avranno validità postale fino al 30 giugno 1971.

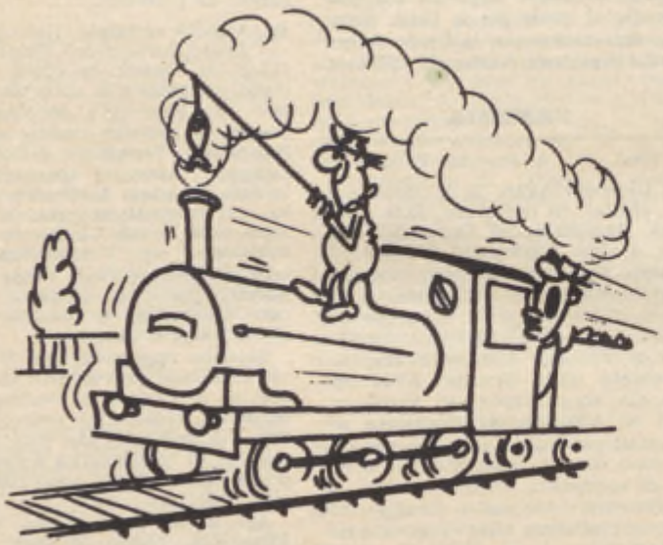
REPUBBLICA DI SAN MARINO — Il 10 dicembre p.v. verrà emessa una serie di tre valori (L. 20, 180 e 200) dedicata alle « Virtù Teologali », opera di Raffaello.

SOVRANO MILITARE ORDINE DI MALTA — Per il 1° dicembre prossimo è prevista una emissione di tre valori (10 grani, mezzo Scudo ed 1 Tarì) per complessive lire 300. La detta serie è dedicata alla « Natività » ed i soggetti sono stati ripresi dagli affreschi attribuiti al Perugino che ornano la Cappella del Castello di Magione di proprietà dello S.M.O.M.

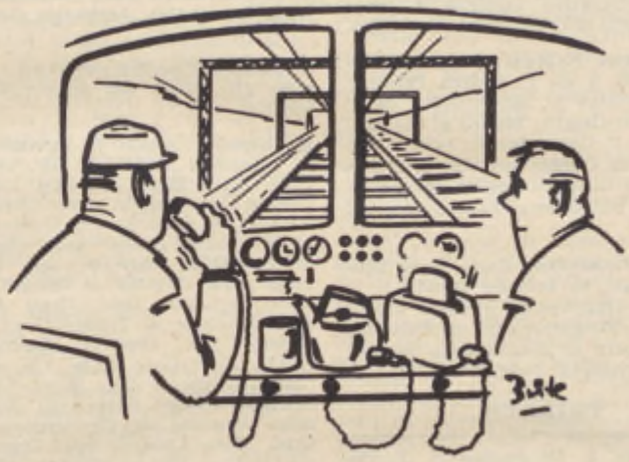
Il 5 ottobre è stata emessa una serie di sei valori (4, 5, 6, 25 grani, 1 tarì ed 1 scudo) corrispondenti all'importo di lire 600 dedicata ai « Gran Maestri » dell'Ordine stesso. La serie è stampata dalla Ditta Staderini di Roma.

EMISSIONI ESTERE — Lo Stato Arabo di Umm Al Oiwain per celebrare la nota Impresa Lunare compiuta dall'« Apollo 11 » ha sovrastampato la precedente emissione di Posta Aerea di 15 valori. La Gran Bretagna ha emesso tre francobolli da 4, 5 e 1/6 di D. Principato di Monaco. Il secondo gruppo di novità Monegasche comparirà nel prossimo dicembre.

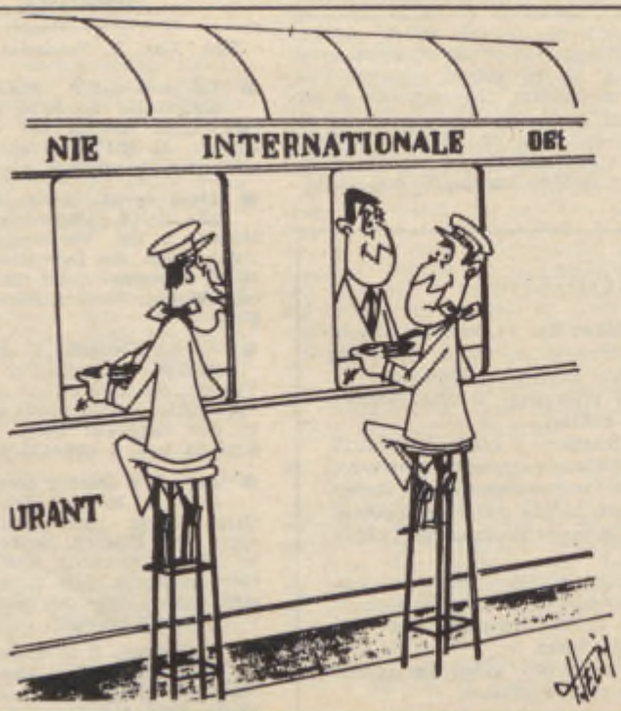
Dino BONCOMPAGNI

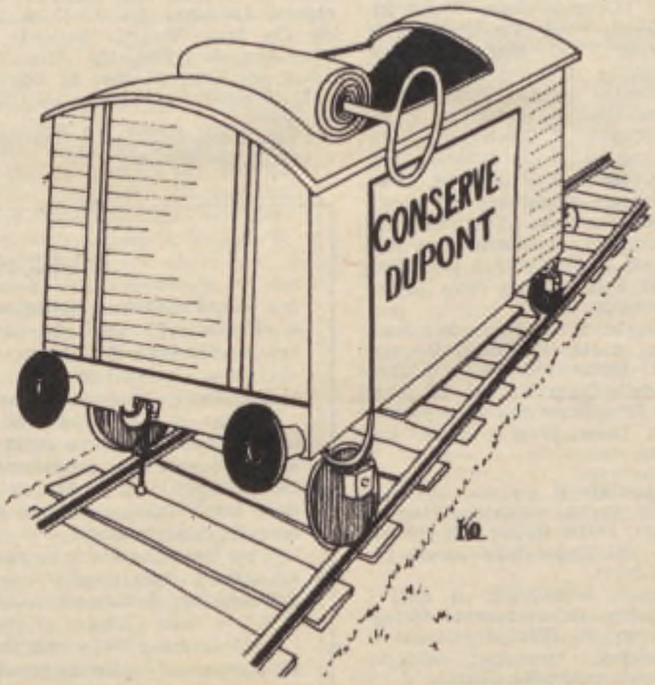


— Svelto con quel pesce, ho fame!



— In confidenza, la sosta di questo treno è veramente comoda!





SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Incastro (x0000000xxx)

NAPOLETANA... DI TANTI ANNI FA!...

La calda tenerezza ancor rivedo
e la sembianza tua pallida, smorta...
Tu ti scioglievi in lacrime cocenti
nel gran fervore del raccoglimento
impetrando la Vergine a Pozzuoli...

Ricordo che eri tanto decantata
per i commossi moti sol rivolti
al bene verso il prossimo cristiano
e quei che dai malanni son provati...
Non sfrenate passioni, ma una piena
di sentimenti sacri ed elevati
colmava il cor di sposa e poi di madre.

Ora, grigia e sbuffante, ti han nomata
vecchia locomotiva che svapora!...
e nell'intimo tuo v'è tanto buio
pur se infondere sai cordialità.
Vecchia, si sa, ma forse ancor più buona,
vali per quattro, sei, anche per otto:
il vero tipo di... napoletana!

SIRUS

— Vedi che succede a forza di chiedere spiccioli?

Enigma

REDIPUGLIA

Nello sfondo purissimo del cielo
— all'ultimo bagliore del crepuscolo —
l'alto piano profilasi
irto di cippi fùmidi.
Lungo è il cammino a giungere lassù,
mentre sul ciglio il pianto scorre lieve...
Sul campo nuovi steli oggi s'adergono
recando l'eco di lontane immagini
e ognuno vi ritrova la sua croce!

TRAIANO

Anagramma (8)

IL PICCIONE VIAGGIATORE

Nel quotidiano impiego esso ha trovato
— pel successo che ha sempre riportato —
un motto e questo reca (è risaputo)
« ali spiegate e cuore risoluto »!

TRAIANO

Zeppa sillabica (6/8)

IL DENARO

Non v'è dubbio che... spiaccia chi l'adopera
per le sue occulte mire
e... spiaccia pure chi lo presta, subdolo,
se c'è forte interesse a parcepire.

TRAIANO

Scarto (6/5)

MAGIA NERA

Se al mirifico rosario
un anel si toglierà...
un « diabolico » ornamento
al tuo sguardo apparirà.

L'ATESINO

Indovinelli

LA DOMANDA « TRABOCCHETTO »

Così come vien posta, intravvedere
lascia velatamente una minaccia;
i competenti voglion sostenere
d'averla posta per... salvar la faccia!

TRAIANO

AZIONE DI SICARI

Ha una pendenza in corso e, a lungo andare,
il suo torto evidente lo sconforta...
Non gliene va ben una, a farla corta,
e si vuole... ammazzare!

IL VALLETTO

IL DENTISTA

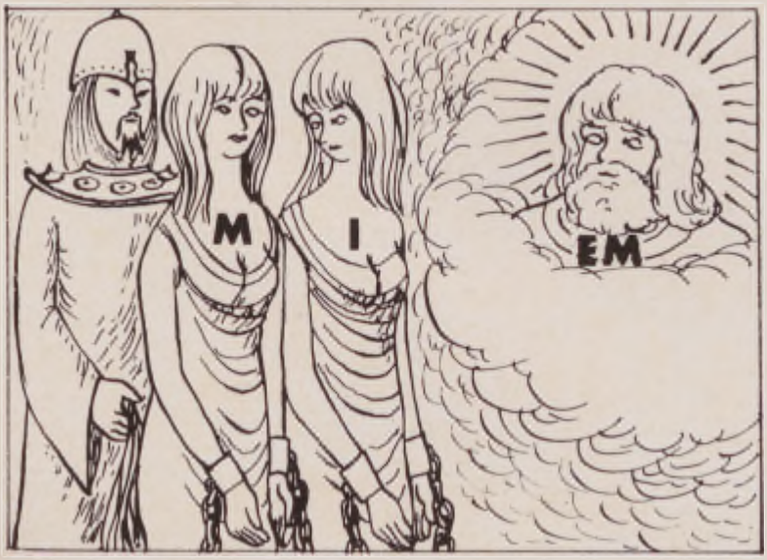
La sua poltrona comoda t'accoglie
quando tregua vuoi porre alle tue doglie;
ma se lì su non ti addormenterai,
le stelle per vedere finirai!

IL GAGLIARDO

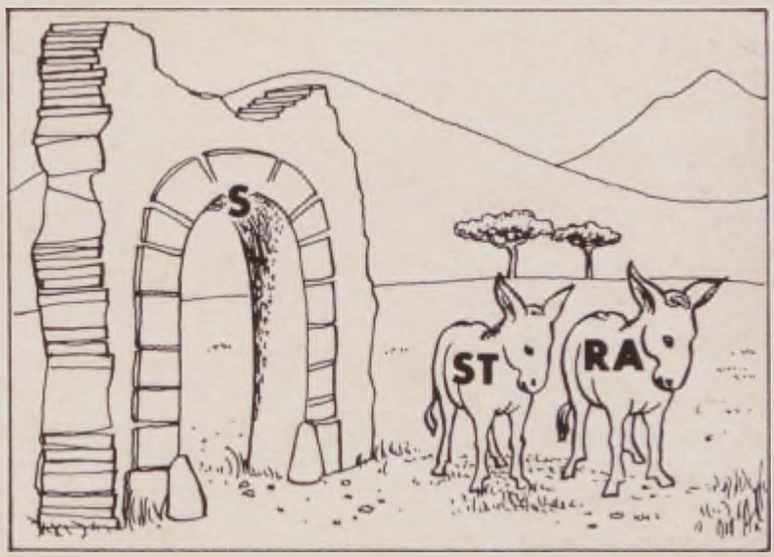
Soluzioni del numero precedente

INCASTRO: frego,nolo = frenologo. **INCASTRO:** colo,Tell = coltello. **CAMBIO DI VOCALE:** stEllone, stAllone. **SCARTO SUCCESSIVO:** maestro, mastro, astro. **INDOVINELLI:** I dischi grammofonici; il sabato; il naso. **FRASE A DOPPIA ZEPPA:** l'ape regina = la peregrina. **REBUS:** lame T.A.; SOS pirata = la meta sospirata. **REBUS:** TRI stia; M ori = tristi amori.

REBUS (frase: 1.1.7.2.4 = 7.8) di VAGO



REBUS (frase: 1.5.5.2.2 = 6.1.8) di VAGO



Baran in allenamento

(Servizio alla pag. 28)

VOCI DELLA rotaia

ANNO XII - N. 12 - DICEMBRE 1969

ANNO XII - N. 12 - DICEMBRE 1969

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma - Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 4670 Int. 31233

★

Direttore responsabile:
Mario Pellegrino

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Ennio Alteri

★

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Abbonamenti annui: « Voci della Rotaia »: Italia L. 400 - Francia F. 3 - « Voci della Rotaia » e « La vie du rail »: Italia L. 6.160 - Francia F. 37 - Belgio Fr. 515. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n. 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: « Bollettino FFS » (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. Sv. (Lire 1520). Il relativo versamento deve essere effettuato direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA:
Verso il « Natale con i tuoi ».

GLI AUGURI DEL DIRETTORE GENERALE

Il 1969 è stato un anno che ha segnato una tappa importante per l'Azienda e per gli uomini che ne fanno parte —

Il merito è tutto vostro — cari ferrovieri — per la dedizione e l'efficienza di cui avete dato così costantemente prova —

Nuovi traguardi ci aspettano e sono traguardi di progresso e di ricostruzione —

A tutti va la mia sincera gratitudine che si accompagna agli auguri fervidi e affettuosi, come sempre, a Voi e ai Vostri cari —

Roberto Tolli

Carrozza Postale

LA NAPOLI PORTICI E LA MILANO MONZA

Sig. Direttore,

ho letto con ritardo il brillante articolo « Veloci anche in curva » di E. Zanetti apparso in « Voci della Rotaia » n. 7-8 di Luglio-Agosto 1969: è uno scritto interessante che ha destato anche una mia personale soddisfazione in quanto, in linea generale, gli stessi argomenti ho avuto l'onore anch'io di trattare in varie conferenze tenute ai Lions Club di Bolzano e Trento, al Rotary Club di Bolzano e in alcuni articoli apparsi su giornali locali di Bolzano e riviste Lions.

Niente da eccepire quindi sul contenuto di cui è oggetto l'articolo dello Zanetti.

Mi permetto però di rilevare, se me lo si consente, che l'articolo contiene una grave distorsione storica che riguarda i Borboni di Napoli ed un inesatto confronto Nord-Sud Italia ove è detto per inciso: « Ma intanto era nata la Napoli-Portici *per gli usi privati* di Ferdinando II e la Milano-Monza *per i pendolari* delle nascenti industrie lombarde ».

E' da premettere che, in effetti, oltre 130 anni fa le prime ferrovie, negli stati italiani e all'estero, allacciavano le capitali alle ville reali; infatti Milano era allacciata con Monza, Torino con Moncalieri, Pietroburgo con Carskoje Selo, ecc. Al contrario, proprio la ferrovia Napoli-Portici non venne costruita per collegare Napoli alla villa reale di Portici per gli usi privati del Re, sia perché egli non aveva bisogno di tale mezzo di trasporto, sia perché, dopo l'ascesa al trono, aveva imposto una ferrea politica economica per risanare le finanze del Regno.

Zanetti avrebbe fatto bene a rilevare che questa ferrovia era l'inizio della Napoli-Brindisi, che la zona tra Napoli e Castellammare di Stabia prometteva un pieno sviluppo industriale e che, tra Napoli e Portici, poco tempo dopo la nascita della ferrovia, nacque il già progettato centro siderurgico di Pietrarsa, forse il più importante d'Italia in quel tempo e che i pendolari di quell'industria trassero gran vantaggio dalla nuova ferrovia prima ancora di quelli delle nascenti industrie lombarde.

Purtroppo, dopo oltre cent'anni, si continuano a raccontare le storielle della politica liberale del tempo: ma, mettendo da parte ogni considerazione sul discusso operato politico di Ferdinando II, si deve convenire che sotto la sua monarchia il Regno di Napoli fu saggiamente amministrato e si badò alle massime economie, al commercio, alla buona finanza. L'industria napoletana di allora apparve non inferiore a quella del Nord Italia, tanto che il Re fu perfino lodato dal ministro Peel in pieno parlamento inglese.

Il primo tratto ferroviario italiano Napoli-Portici, che venne realizzato dall'ingegnere francese Bayard il qua-

(continua a pag. 33)

Potenziati gli impianti
al confine austriaco

DA TARVISIO

Una sistemazione radicale per sopperire alle esigenze del servizio derivanti dall'aumento delle correnti di traffico merci e turistico tra l'Italia e l'Europa Centro-Orientale. La capacità ricettiva di Pontebba portata da 639 carri a 1728 con l'aumento a 21 dei 10 binari esistenti nella vecchia stazione.

Il costante aumento dei traffici internazionali è ormai un fattore permanente della nostra economia ed è un fattore che contribuisce in maniera sostanziale allo sviluppo del paese. La parte dell'Azienda ferroviaria nel soddisfare le esigenze derivanti da tale fenomeno non è affatto secondaria ove si pensi che le sole merci in entrata e uscita, transitate per i suoi valichi di frontiera sono state nel 1968 di oltre 23,5 milioni di tonnellate. Per questo la nostra Azienda, annette grande importanza al graduale adeguamento dei dieci transiti ferroviari di frontiera aperti al traffico. In tale quadro sono state compiute, sono in corso o sono previste, opere di raddoppio e quadruplicamento di linee, rettifica di tracciati, trasformazioni di linee esercitate con corrente trifase a corrente continua, ampliamento di piazzali, ammodernamento di impianti di segnalamento e sicurezza, eliminazione di passaggi a livello, snellimento delle procedure burocratiche, soprattutto di quelle doganali. Fanno parte di questo quadro i nuovi impianti di Pontebba e la nuova stazione di Tarvisio, inaugurati il 15 ottobre scorso, dall'On.le Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione civile.

A PONTEBBA

DA TARVISIO A PONTEBBA

La stazione di Tarvisio Centrale, ultimo scalo ferroviario italiano prima del confine austriaco, centro delle operazioni doganali relative ai viaggiatori in transito per l'Austria su questa relazione, stentava sempre di più, negli ultimi anni, a tener testa alle crescenti esigenze del servizio, derivanti soprattutto dall'aumento della corrente di traffico turistico tra l'Italia e l'Europa centro-orientale.

Era quindi necessaria una sistemazione radicale, che ne mutasse sostanzialmente il volto, e la ponesse in grado di essere alla altezza del particolare servizio da svolgere.

I lavori di sistemazione hanno avuto essenzialmente tre direttrici: il potenziamento del piano della stazione, che ha consentito di realizzare per tre binari di stazione una lunghezza di 600 m. Iniziati nel 1963, questi lavori sono stati portati a termine nel 1965; l'istallazione di un nuovo apparato elettrico ad itinerari (ACEI), completo di segnalamento di manovra e integrato, sul lato Thörl-Mäglern, con un blocco di tipo permanente, in uso sulla rete austriaca, che sostituisce i tre posti di manovra prima esistenti. Il lavoro è stato impostato e realizzato tra il 1964 e 1965; la costruzione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori. Quest'opera, la più importante delle tre, ha avuto come necessaria premessa la graduale demolizione dei vecchi fabbricati di servizio, che risalivano in gran parte all'epoca della costruzione della linea (1879).

La struttura del nuovo Fabbricato Viaggiatori è ispirata a moderni criteri che fondono estetica con funzionalità Nel fabbricato trovano adeguata sistemazione oltre al complesso degli uffici e dei locali di servizio anche 5 alloggi per il personale ferroviario e un alloggio per il concessionario del Caffè-Ristorante. Naturalmente, sono stati anche rinnovati gli impianti di illuminazione, di diffusione sonora, quelli telefonici e gli orologi elettrici.

Il costo totale dell'opera, 600 milioni circa, fa carico al Piano Decennale per l'ammodernamento della rete ferroviaria. Il potenziamento del piazzale e l'installazione del nuovo apparato ACEI, hanno invece comportato una ulteriore spesa di circa 350 milioni, gravanti sugli stanziamenti previsti dalla Legge Speciale per Trieste.

A sua volta la stazione di Pontebba è venuta ad assumere negli ultimi anni un'importanza « strategica » preminente ai fini del buon andamento del traffico internazionale sul transito di Tarvisio.

Pontebba, facciata esterna della nuova stazione.

Il Ministro Gaspari inaugura il nuovo impianto di Tarvisio.

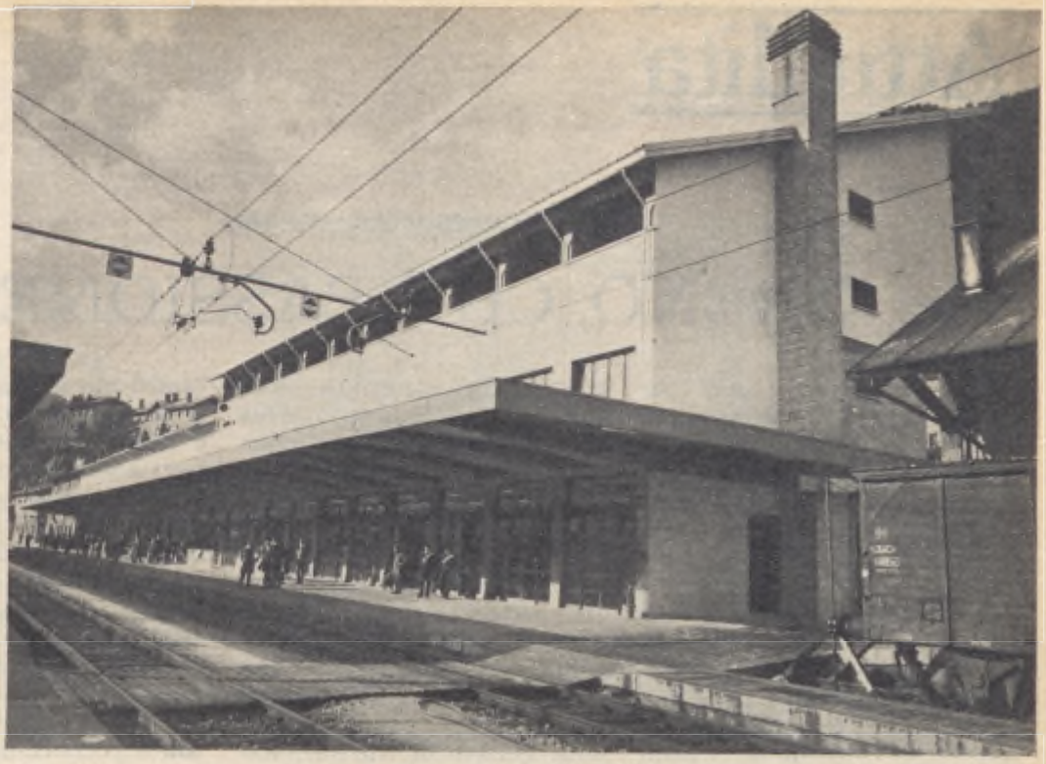
Infatti, nella riorganizzazione delle operazioni di confine, effettuata per migliorare l'efficienza del servizio in questo particolare punto di convergenza, Pontebba è stata scelta, sia per ragioni tecniche che economiche, come centro doganale per il traffico delle merci e del bestiame, in uscita e in entrata: per cui si è reso necessario attuare un radicale potenziamento dell'impianto ferroviario, per metterlo in grado di fronteggiare adeguatamente i suoi compiti.

Si è trattato praticamente di realizzare una nuova grande stazione, sovrapposta in un certo senso a quella preesistente, e di farlo senza creare interferenze al normale esercizio.

Prima dei lavori, la stazione disponeva di una capacità statica di ricovero di 375 carri a Pontebba Centrale e 329 carri a Pontebba Parco, oltre a 25 carri allo Scalo merci locale, con una capacità complessiva di 639 carri.

Questa capacità risulta ora elevata a 1728 carri, di cui 1330 circa a Pontebba Centrale, 329 a Pontebba Parco e 6 nel locale scalo merci.

I 10 binari passanti di cui disponeva la vecchia Stazione so-



Il fabbricato viaggiatori dei nuovi impianti di Tarvisio

TACCUINO DI VIAGGIO

Paesaggi aspri, quelli del Friuli lungo la « Pontebbana »; carichi di silenzi tristi, quali non avevo provato, né sulle Dolomiti, e neanche in Abruzzo, dove la montagna ha spesso risonanze disperate. Pendii sempre troppo ripidi, sparsi di macchie rossastre d'autunno; dapprima un po' brulli, poi sempre più verdi d'abeti man mano che si sale verso Tarvisio.

Di lato, alte, in fondo a piccole valli, alcune cime, già bianche; in basso letti bianchi di torrenti, dalle acque di uno strano opalino in cui il verde lotta con il bianco del calcare. Strani contrasti. Rari i segni di presenza umana; pochi i centri abitati: tutti di pochissime case.

Altre volte avevo percorso la Pontebbana, ma sempre di notte, chiuso in treno come in un baule, perdendo tutto. Questa volta godevo in pieno lo spettacolo, filando verso Tarvisio per l'inaugurazione della nuova stazione.

Eccola, Tarvisio, con la nuova stazione in pietra e legno, moderna, graziosa, resa un po' romantica e un po' retorica da tanti fiocchi tricolori, da tante bandiere, dai carabinieri in alta uniforme con il loro rosso e blu, dai nostri colleghi con le divise tirate a lucido, dagli agenti della Polfer in blu azzurro e oro. Quasi una stampa dell'ottocento; una festa serena.

A Tarvisio non ci si ricordava a memoria d'uomo di alcun Ministro del Governo Centrale che si fosse spinto sin lassù, ai confini.

La maestra aveva esonerato volentieri dalle lezioni del giorno la bimbetta che avrebbe porto all'On. Gaspari le forbici per il taglio del nastro. Ed essa era lì: impettita, immobile nell'atrio, graziosissima, in attesa.

Per lei e per molti quel giorno resterà, certo, memorabile.

Con l'arrivo del Ministro, ha inizio la parte ufficiale. Discorsi, problemi, auspici. Quindi la visita agli impianti e la partenza per Pontebba, dove si inaugura tutta una importante serie di nuovi impianti. Ultimate le cerimonie un rinfresco generale per i ferrovieri e gli invitati.

Poi, il contatto diretto, alla mano, del Direttore Generale, con i ferrovieri del posto. Cordiale, semplice, franco.

Un colloquio che deve aver lasciato tracce da una parte e dall'altra.

LEAR

no ora saliti a 21, ai quali bisogna aggiungere gli altri fasci di binari tronchi adibiti a manovra e servizi vari (ad esempio, per la Rimessa Locomotive e per il carico e lo scarico delle merci).

Di grande importanza anche la completa elettrificazione della stazione; la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori comprendente, al piano stradale, i normali servizi di stazione e gli uffici, ed al 1° piano il dormitorio con 60 posti letto; la costruzione di un fabbricato, adiacente a quello viaggiatori, per la mensa, la biblioteca, l'ufficio postale, il dopolavoro e, nei piani superiori, 12 alloggi per il personale e la costruzione di nuovi fabbricati per complessivi 100 alloggi per il personale.

La realizzazione di questa imponente serie di opere ha comportato una spesa di circa quattro miliardi e mezzo di lire, in gran parte a carico del finanziamento previsto dalla Legge Speciale per Trieste.

In tal modo i nuovi impianti che, prima della prolungata interruzione causata dalla alluvione del 1968, avevano soddisfatto con sforzo un traffico di oltre 1.300.000 tonnellate annue di merci, risultano attrezzati in modo tale da soddisfare le crescenti necessità del trasporto internazionale per un tempo estremamente lungo.

Arnaldo LEPRI

Un concorso tra ragazzi

"TRENO, CHE PASSIONE"

Anche quest'anno, come per quello passato e con le stesse modalità, si è svolto sulla pubblicazione per ragazzi « Il Giornalino » un concorso a premi per i migliori dieci componimenti sul tema « Treno, che passione! », inviati dai piccoli lettori alla redazione del giornale.

Il Direttore Generale ing. Fienga ha avuto parole di elogio e di ringraziamento per tutti i vincitori ai quali è stato dato come premio un biglietto di viaggio gratuito di prima classe valido per due persone e per qualsiasi destinazione in Italia.

Questi ragazzi hanno saputo trovare felici espressioni, nelle quali la poesia e la spontaneità della forma si uniscono felicemente ad idee originali e talvolta sorprendenti.

« Sei importante e non temere nulla — scrive, per esempio, Angela Concezzi di Roma rivolgendosi alla vecchia locomotiva a vapore — c'è ancora tanta gente che ti vuol bene, ti guarda con simpatia e non è indifferente al tuo passaggio ».

Luigi Borzoni di Novara, mentre si figura i treni dell'avvenire che la sua giovane età gli consentirà di vedere, ricorda con nostalgia i giorni felici di quando bambino si recava ad ammirare la locomotiva a vapore in corsa e tentava di imitarne lo sbuffare: « Sollevavo il labbro superiore — dice il ragazzo nella sua composizione — sino a toccare il nasino e soffiavo, soffiavo ».

Maria Pia Baroni di Rimini, con fantasia avveniristica, conclude così il suo scritto: « Chissà che un giorno, magari con qualche piccola variante di costruzione date le condizioni di ambiente, non si possa costruire una linea ferroviaria sulla Luna! ».

Marco Riboni di Casalpusterlengo disfa i modellini dei treni a lui donati per studiarne i meccanismi. Gli piacerebbe fare altrettanto su un treno vero, ma ammette che sarebbe più difficile? Per Ciro Izzo di Napoli il treno detiene un singolare primato; quello di eccitare la curiosità. Al suo passare è impossibile non guardarlo, è qualcosa d'imperioso, d'irresistibile.

« Forse perché è stato il nostro primo giocattolo — scrive — o perché il treno ci fa rivivere l'ansia gioiosa del primo viaggio. Certo è — continua il ragazzo nel suo componimento — che il treno lo si ama a tutte le età... Fra i mezzi di trasporto è quello che appare più vivo: basta osservare una vecchia locomotiva a vapore in procinto di partire. E' un essere vivente: respira, palpita, ha una voce, ansima, sembra scoppiare ».

Francesco VALENTI

I COLLEGAMENTI TRA LA MALPENSA E MILANO

Il problema del collegamento dell'aeroporto della Malpensa al « terminal » di Milano è tornato alla ribalta nei giorni scorsi, dibattuto dal Ministro dei Trasporti, che ha presenziato alla cerimonia della premiazione dei lavoratori anziani della SEA. Il prossimo impiego di aerei capaci di trasportare centinaia di passeggeri farà aumentare vertiginosamente il traffico ed è quindi necessario preoccuparsi sin d'ora dei mezzi con i quali i viaggiatori potranno essere rapidamente trasferiti dal « terminal » all'aerostazione e viceversa.

Le soluzioni all'origine erano tre: monorotaia, collegamento mediante l'utilizzazione della rete delle ferrovie Nord e, infine, collegamento mediante l'utilizzazione della linea del Sempione delle Ferrovie dello Stato, da Casorate alla stazione di Milano Porta Garibaldi, previa posa di due nuovi binari, paralleli a quelli esistenti, da destinare ai treni « navetta » che faranno la spola tra Milano e la Malpensa in circa trenta minuti. Ovviamente tra Casorate Sempione e l'aeroporto sarà necessario costruire « ex novo » un breve tronco per portare i convogli all'interno dell'aerostazione.

Il progetto c'è: è stato redatto più di due anni fa dai tecnici delle ferrovie su richiesta della SEA ed è stato recentemente aggiornato. Sono sorte infatti delle difficoltà o, per essere più esatti, dei fatti nuovi conseguenti alla approvazione dei piani regolatori di Legnano e di Busto Arsizio. Il primitivo tracciato dei binari riservati ai convogli che faranno la spola tra Milano e l'aeroporto ha dovuto perciò essere modificato. Trattandosi di un collegamento veloce, senza fermate intermedie, la nuova linea eviterà l'attraversamento di questi due centri discostandosi in certi tratti dalla linea del Sempione.

A Milano i convogli « navetta » da e per la Malpensa faranno capo, come si è detto, alla stazione di Porta Garibaldi e le Ferrovie dello Stato hanno reso noto che sono disposte a riservare alla compagnia aerea di bandiera, ed eventualmente ad altre società, alcuni piani del grattacielo che verrà costruito attiguo alla stazione.

Il costo per realizzare il collegamento ferroviario celere Milano P. Garibaldi - Malpensa era stato preventivato all'origine in circa 22 miliardi. Ora, tenuto conto delle modifiche, si pensa che la spesa si aggirerà sui 25 miliardi.

M. RI.

Convegno C.I.F.I.

LA FUNZIONE DEI TRASPORTI NELLO SVILUPPO DELLA SOCIETA'

Il Convegno organizzato dal CIFI sulla « Funzione dei trasporti nello sviluppo della società » si è concluso dopo un approfondito dibattito sulle varie relazioni.

Il prof. Adorisio, dell'Università di Cagliari, ha svolto una relazione sul tema « Trasporti viaggiatori e trasporti merci ». Secondo il relatore non si può immaginare di realizzare il migliore dei sistemi possibili di trasporto, senza considerare i presupposti di natura etica. Un modello di efficienza totale in termini tecnici non farebbe altro che portare a gravi conseguenze sul piano umano: se si tagliassero, ad esempio, tutti i rami secchi delle Ferrovie, mutando la destinazione del personale che ha vissuto una intera vita su tali rami, si farebbe gravare un costo tremendo dal punto di vista umano e psicologico sui lavoratori. La funzione del tecnico dei trasporti, insomma, non può prescindere dalla sua collocazione nell' ambito della Società, le cui esigenze sono ben più importanti e profonde di quelle invocate dal semplice profitto economico o dal vantaggio finanziario. Urbanistica e psicologia, sociologia ed economia devono essere quindi gli strumenti d'ausilio del tecnico dei trasporti, il quale non può trattare uomini e cose, ai fini del trasporto, con lo stesso metro di giudizio.

L'ing. Polese dell'Università di Napoli ha svolto la prima parte della relazione generale. Il relatore ha operato un'analisi dei rapporti che legano i trasporti con il complesso della società e l'influenza che la loro crescita ha esercitato sull'organizzazione del territorio e sull'individuo singolo. Il giudizio complessivo sullo sviluppo di tali rapporti è positivo e i Paesi in via di sviluppo dispongono di importanti strumenti per evitare gravi errori.

La seconda parte della relazione generale è stata svolta dal prof. Graziani dell'Università di Napoli, il quale ha affrontato una dettagliata analisi economica del trasporto. Partendo dalla funzione di regolatore dell'utilizzazione del territorio, svolta dal trasporto, il prof. Graziani ha trattato il problema delle regioni arretrate e delle economie sviluppate.

SCALO CONTAINERS A MONTEROTONDO. La « Roma Terminal Containers » ha realizzato nella Stazione ferroviaria di Monterotondo, a 15 Km. da Roma, un terminal per containers. L'area a disposizione è sufficiente al parcheggio di circa 2.000 containers ed è dotata di tutte le attrezzature necessarie. La scelta è caduta su questa stazione poiché essa si trova sulla direttrice Milano-Roma-Napoli, è vicina all'Autostrada del Sole e dista solo 6 Km. dal raccordo anulare di Roma. Il sollevamento dei containers avviene con una gru a portale montata su binari e capace di sollevare rapidamente fino a 400 q.li con tempi di movimentazione di un minuto per container. La gru ha una luce interna di metri 22, che consente il passaggio sotto di essa di un raccordo ferroviario, una corsia per autotreni e lo stivaggio dei containers destinati ad un rapido smistamento.

La Commissione Commerciale UIC a Sanremo

Nei giorni 11-13 novembre scorso si è tenuta a Sanremo, sotto la presidenza del Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico delle F.S., dott. Targia, una riunione della Commissione Commerciale dell'U.I.C., ai cui lavori hanno preso parte direttori commerciali ed alti funzionari di 25 ferrovie europee, nonché delegati di vari altri organismi internazionali. La riunione, che era stata convocata per la trattazione dei problemi concernenti l'organizzazione e lo sviluppo del traffico viaggiatori e merci, ha dedicato particolare attenzione alla formulazione di direttive tendenti a favorire un'ulteriore positiva evoluzione del turismo ferroviario internazionale. A tal fine si sono gettate le basi di iniziative tendenti a creare nelle grandi stazioni uno speciale servizio di ricezione per i viaggiatori stranieri e si sono studiati anche taluni problemi concernenti i rapporti tra ferrovia e agenzie di viaggio. Si sono inoltre definite numerose questioni di carattere organizzativo riguardanti le ricerche di « marketing » e l'attività pubblicitaria a livello internazionale nel campo dei trasporti sia delle persone che delle merci.

Per quanto concerne quest'ultimo settore, in particolare, si sono impostati problemi di natura tecnica e tariffaria, che dovranno trovare soluzione nel quadro di una sempre più stretta collaborazione tra le amministrazioni ferroviarie.

Il sindaco di Sanremo, avv. Viale, nel corso di un « drink » offerto ai delegati, ha sottolineato l'importanza dei lavori della riunione, soprattutto per quello che sarà il suo apporto allo sviluppo dei trasporti internazionali di massa, che sono il più valido mezzo di reciproca conoscenza, di avvicinamento e quindi di cooperazione tra i popoli.

Istituito
dalla nostra Azienda
un premio
giornalistico

"FERROVIE OGGI E DOMANI"

L'ing. Fienga illustra alla stampa le finalità del « Premio ».

Il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, on. Gaspari, ha presentato nel corso di una conferenza stampa che si è svolta a Roma il premio giornalistico « Ferrovie oggi e domani », indetto dall'Azienda F.S. sotto gli auspici della Federazione Nazionale della Stampa, al quale possono concorrere i giornalisti dei quotidiani, dei periodici e dei servizi della Rai-TV.

Nell'illustrare le finalità del Premio, volte a sollecitare il contributo dei rappresentanti della pubblica opinione al miglioramento del servizio, il Ministro ha dichiarato che è in pieno corso una evoluzione qualitativa e quantitativa delle comunicazioni ferroviarie, soprattutto in virtù delle realizzazioni conseguite attraverso l'attuazione del Piano Decennale.

I prossimi anni, ha precisato l'on. Gaspari, saranno decisivi per i trasporti in genere e per la ferrovia in particolare: sarà pertanto necessaria una organica politica del settore, che tenga conto dei trasporti di massa nell'ambito delle città, mediante la realizzazione di linee metropolitane e di reti di collegamento di queste con le stazioni ferroviarie e con gli aeroporti.

Il programma di rilancio delle ferrovie e il regolamento del Premio sono stati ampiamente illustrati, ai numerosi giornalisti convenuti, dal Direttore Generale delle F.S. ing. Fienga. Il Piano di ammodernamento e potenziamento della Rete — ha detto l'ing. Fienga — si sta ormai avviando a conclusione: due terzi dei 1.500 miliardi complessivamente stanziati sono stati spesi. Quattro erano gli obiettivi che ci si proponeva di raggiungere: massima sicurezza del trasporto, aumento della velocità, maggiore comodità per i viaggiatori, maggiore economicità d'esercizio. Il bilancio di quanto è stato fatto finora è senz'altro soddisfacente. Per la sicurezza, la Rete ferroviaria italiana è oggi ai primissimi posti nel campo internazionale: e questo grazie a quanto si è fatto per migliorare i mezzi di trazione, i rotabili, gli impianti a terra e per la preparazione del personale. I 200 Km. orari, che parevano una meta lontana e problematica ancora qualche anno fa, sono oggi un traguardo raggiunto sulla Roma-Napoli e presto realizzabile sulla Bologna-Milano e successivamente su altri percorsi. Si è trattato anche qui di risolvere soprattutto un problema di sicurezza, operando sul binario e sulla segnaletica e adottando le più moderne apparecchiature. Parimenti intensa è stata l'azione volta ad offrire maggiore comodità al viaggiatore, con l'immissione in servizio di nuove e più confortevoli vetture, dotate di quanto di meglio la tecnica ferroviaria è riuscita a realizzare in questi ultimi tempi. Per conseguire il quarto obiettivo, quello cioè di una maggiore economicità di esercizio, si è puntato sull'automazione.

Passando ad esaminare le questioni più generali, l'ing. Fienga ha detto che la situazione del trasporto terrestre impone una coordinata mobilitazione di tutti i modi di trasporto per un duttile e capillare adeguamento all'intera gamma di esigenze dell'utenza. Si va ormai verso una sempre più stretta integrazione dei vari mezzi, fra i quali il treno conserva intatto il suo prestigio; ma occorre riproporlo al pubblico ponendo in risalto quelli che sono i suoi vecchi e nuovi punti di forza.

E' appunto nell'intento di determinare un allargamento della sfera di conoscenza sui problemi e sulle prospettive dei trasporti che l'Azienda ha bandito il premio giornalistico «Ferrovie oggi e domani». Sono ammessi a concorrere al Premio articoli o serie di articoli pubblicati nel periodo 15-11-'69 31-3-'70 da giornalisti professionisti iscritti all'Ordine Nazionale per quanto riguarda i quotidiani e i servizi trasmessi per Radio e Televisione, e articoli o serie di articoli scritti da giornalisti professionisti o pubblicisti per quanto riguarda i periodici a carattere e diffusione nazionale.

Il premio è articolato in quattro sezioni: quotidiani (4 premi rispettivamente di 1.500.000 lire, di 800.000; di 500.000 e di 400.000); periodici (1.500.000 lire, 800.000, 500.000 e 400 mila) servizi radiofonici (1 milione 500 mila lire e 900.000); per i servizi televisivi è previsto un unico premio di 2.500.000 lire da assegnare ai realizzatori del migliore servizio. La proclamazione dei risultati e la premiazione dei vincitori avranno luogo nel maggio 1970.

Marcas

FLASH

Per la rete ferroviaria abruzzese

importanti opere di rinnovamento e potenziamento sono in corso e molte altre ne sono state programmate.
Per la sistemazione del nodo di Pescara sono già iniziati i lavori, che comportano un impegno globale di spesa di 7 miliardi e mezzo.
Per quanto riguarda la rete ferroviaria sono stati programmati numerosi interventi: è previsto il raddoppio del binario sulla tratta Atri Pineto-Montesilvano-Pescara della Ancona-Bari; il rinnovo di 165 chilometri di binario della linea Pescara-Sulmona e il completamento degli impianti di blocco semiautomatico degli apparati di sicurezza e la ripetizione del segnalamento in macchina sulla stessa linea.
Altre opere di parziale rinnovamento dei binari e di ammodernamento dei fabbricati di stazione, nonché la costruzione di cavalcavia e la soppressione di passaggi a livello, sono previste sulla linea Terni-Sulmona, Sulmona-Carpinone e Avezzano-Roccasecca. L'importo di queste opere ammonta globalmente a oltre 11 miliardi di lire.
Infine ulteriori provvedimenti sono previsti per il completamento del raddoppio tra Pescara e S. Severo; per la linea Terni-Sulmona; per il potenziamento degli impianti di trazione elettrica e la sistemazione della stazione di Sulmona.

Sondaggi P.O.

sono in corso sulle principali relazioni della rete F.S. per dar modo agli utenti di esprimere le loro critiche e le loro richieste sugli orari ferroviari. La rilevazione interessa i seguenti itinerari: Milano-Torino, Milano-Genova, Milano-Venezia, Milano-Roma, Torino-Genova, Roma-Lecce, Roma-Villa S. Giovanni.
E' la prima volta che l'Azienda F.S. attua, su un piano così vasto, una ricerca di mercato impostata secondo i più moderni metodi e con la collaborazione di una società specializzata e di un'equipe di esperti.
L'indagine si svolgerà per campione consegnando a gruppi di viaggiatori dei treni interessati appositi questionari. Gli intervistatori illustreranno le domande formulate nel questionario e forniranno eventuali spiegazioni.
I giudizi degli utenti, le loro osservazioni e soprattutto le loro esigenze, saranno tenute presenti per quanto possibile nell'impostazione dei nuovi orari.

400 milioni

sono stati stanziati per la ricostruzione e il potenziamento della linea Giulianova-Teramo: il finanziamento in parte sarà a carico della Cassa e in parte del Ministero dei Trasporti.
Il traffico ferroviario tra le due città era stato sospeso due anni or sono nel quadro del programma di riconversione dei rami secchi: infatti con i lavori di potenziamento che verranno effettuati sarà certamente possibile uno sviluppo del traffico merci fra il nucleo industriale del Teramano con la linea Adriatica.

Ai militari i biglietti F.S.

vengono rilasciati anche dalle Agenzie di viaggio dal 10 dicembre 1969 fino al 9 gennaio 1970. Il provvedimento, vuole andare incontro alle esigenze più volte espresse dalla FIAVET, ed ha carattere sperimentale. Sulla base dei risultati conseguiti verrà decisa o meno la modifica del vigente capitolato per la concessione in vendita di biglietti F.S. alle Agenzie, che fa appunto divieto di rilasciare biglietti individuali e collettivi ai militari.

A Villa Cadè

sulla Milano-Bologna, è entrato in funzione un modernissimo apparato centrale elettrico per la formazione automatica degli itinerari dei treni. Contemporaneamente, nei tratti di linea da Villa Cadè a Sant'Ilario e da Lodi a Tavazzano, è stato attivato il blocco automatico a correnti codificate.
Il sistema di esercizio con blocco automatico, che consente la ripetizione continua dei segnali in macchina e costituisce la premessa indispensabile per la circolazione dei treni alle alte velocità, risulta ora in funzione sulla linea Milano-Bologna per complessivi 94 Km.

41 locomotori da manovra

sono stati commissionati alla Sicula Metalmeccanica (SIMM) di Carini, azienda del Gruppo ESPI (Ente Siciliano di Promozione Industriale). La nuova fornitura si aggiunge a quella precedente di altri 21 locomotori, che sono in corso di lavorazione nelle officine di Carini.

La Sondrio-Tirano

verrà inclusa nella rete statale. Infatti, con provvedimento approvato in sede legislativa dalla Commissione Trasporti della Camera, ne è stato chiesto il riscatto, per il cui pagamento è stato autorizzato uno stanziamento di 850 milioni di lire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti. Il passaggio alla rete statale avverrà entro tre mesi dalla data di pubblicazione della legge.

In 4 ore da Torino a Ventimiglia

grazie ad una nuova coppia di treni rapidi, in servizio dal 1. dicembre. La partenza da Torino P.N. avviene alle ore 7,50 con arrivo a Ventimiglia alle ore 11.50. Da Ventimiglia la partenza è alle 14,20 e l'arrivo a Torino P.N. alle 18.43.

CHE FAI A NATALE?

Servizio a cura
di Vittorio Sermarini
ed Evaristo Zanetti

Federico venne a trovarmi che era quasi mezzanotte; lo feci entrare nell'ufficio telegrafico e sedere davanti ad uno degli apparati Morse che non veniva mai utilizzato. Avevamo frequentato il liceo assieme, fino a qualche mese prima, poi io ero entrato in ferrovia e quello era il mio primo Natale in servizio.

Un po' più tardi giunse anche Paolo: aveva anch'egli un pacchetto in mano con due fette di panettone; sedette con noi nell'ufficio telegrafico che la guerra aveva lasciato intatto.

Parlammo degli amici comuni, di quelli che non erano più tornati; parlammo della mia nuova vita e del Natale. Quando ci lasciammo era già tardi, la gente uscita dalla Messa era tornata a casa per giocare a tombola.

Fu il primo Natale in ferrovia, cui ne seguirono altri diciassette, poi un malanno mi costrinse ad interrompere la serie. Non tutti furono come quel primo, triste e allegro insieme. In alcune stazioni sono stato solo: io, gli apparati telegrafici, le stelle e il freddo e i treni che correvano veloci, assordanti. In altre ho avuto tanti amici attorno che quasi dimenticai la famiglia, ma sempre c'è stato un senso di vuoto, di isolamento, di tristezza.

Ecco perché ho accettato con interesse l'incarico di fare un giro per la Rete a chiedere ai colleghi « che cosa fai a Natale? ».

Sono ritornato indietro negli anni: ho rivisto la stazione, la mia stazione, mi son sentito ancora tra i binari o dietro lo sportello a guardare la gente che correva a divertirsi, a giocare a tombola.

Il ferroviere lavora di più quando gli altri vanno in vacanza. E quando ciò accade d'estate, a ferragosto, o nei giorni di « ponte » la cosa passa inosservata, non è importante. Un po' come il fatto di dover dormire di giorno e lavorare la notte, andare in stazione la domenica: questa è la vita che il ferroviere s'è scelto e quindi tutto ciò è naturale. A Natale, invece, è diverso. Si tratta della festa che abbiamo sentito da ragazzi, è il giorno che ci legava ai nostri genitori, alla famiglia: ed ora, al momento di uscire per andare in servizio, sentiamo di commettere un torto verso i nostri cari; lo stesso torto che commettiamo quando al mattino di Natale, stanchi per la notte di lavoro, ci gettiamo sul letto e dormiamo mentre gli altri si aspettano di vederci giocare con loro, mangiare allegramente con loro, uscire per portarli in giro, al cinema, in chiesa.

V. S.

« Che fai a Natale? »: è una domanda che per la grande maggioranza dei nostri colleghi dell'esercizio aveva una risposta scontata. Lo sappiamo tutti che per essi Natale è un giorno come gli altri: lo stesso lavoro, gli stessi impegni di sempre con in più un po' di tristezza. E questa nostra breve inchiesta, in fondo, si ripromette solo di confermare un rapporto di affettuosa solidarietà con tutti coloro — e sono moltissimi — che a causa degli impegni di lavoro trascorreranno il Natale lontano dalle loro famiglie.

Sarà il ventinovesimo Natale

— Andrò a Napoli, questa volta; come al solito sarà tutto chiuso e la stazione deserta. Dopo aver portato il locomotore in deposito me ne andrò a dormire, questo è tutto.

Per Trento Marzoli, Macchinista del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo sarà il ventinovesimo Natale trascorso fuori casa. Solo due volte è stato con i suoi; una perché infortunato e l'altra per congedo di turno.

— A casa sono abituati; ogni volta dicono: « ma tocca sempre a te? ». Io rispondo, come al solito, che alla prima occasione festeggeremo un Natale con i fiocchi, non appena mi daranno il « recupero », ben sapendo che accadrà in un piovoso giorno di febbraio!

Lepre al cognac

Sul Mediolanum c'era Emma Calzolari, cameriera della D.S.G., italiana, originaria di Bologna. Da quattro mesi presta servizio sul Mediolanum ed alla domanda è rimasta un po' sovrapensiero.

— Che faccio a Natale?

Ha cominciato a descrivermi un manicaretto di lepre, cipolle, patate e cognac. Abbiamo dovuto interromperla e chiarirle che la domanda « che fai a Natale » si riferiva al turno di servizio.

— Sul Mediolanum si fanno quattro giorni di servizio e quattro di riposo. La mia solita fortuna vuole che il Natale capiti proprio in quei quattro giorni di riposo!

Io mattina e notte!

Bruno Lucchese, deviatore a Verona P.N. non batte ciglio, non ha bisogno di consultare calendario o turno.

— Mattina e notte!

Anche per Lucchese la cosa più spiacevole nei giorni di Natale sono le proteste dei viaggiatori che non si rendono conto della mole di lavoro. E in ventisette anni — tanti sono i Natali trascorsi in servizio — è sempre stato così: mai uno che dal treno dicesse « buon Natale »!

Mi dicessero almeno « Buon Natale »!

— Non dico che avrebbero dovuto augurarmi « buon Natale », dice Ampelio Girelli manovratore capo presso la Stazione di Verona P.N., ma neppure prendersela con me per il ritardo del treno!

Accadde lo scorso anno: proprio la notte di Natale andarono a terra quattro carri e tutti noi dell'Impianto dovemmo lavorare sodo per liberare i binari di corsa. Al mattino i viaggiatori protestavano quando i convogli erano costretti a rallentare.

— D'accordo — mi dice — che erano diretti a casa, ma anche Girelli ha famiglia eppure quella mattina aveva la schiena spezzata dalla stanchezza e non avrebbe avuto neppure la forza di sedere a tavola con i suoi.

In stazione come in famiglia

A Brennero le cose non vanno diversamente: il C.S. Imerio Ruffo farà la notte; ad una certa ora verrà inserito il disco « Stille Nacht » sugli altoparlanti della stazione e... sarà Natale.

In effetti da quando è entrato in ferrovia, tredici anni or sono, gli è sempre capitato di far servizio. Però Brennero è piccola e trovarsi in stazione è un po' come rimanere in famiglia. Mettono insieme qualche panettone, qualche bottiglia di spumante che consumano tutti in buona armonia. Brennero, come tutte le sedi disagiate, salvo pochi agenti ha personale soggetto ad avvicendamento. Quindi pochi hanno famiglia e l'atmosfera di Natale viene a crearsi meglio in stazione, con il disco e le campane della chiesa vicina.

Ha fatto uno scambio

Renato Accili, C.S. a Brennero, aveva in programma il Capodanno a casa. Lo ha barattato con il Natale di un collega scapolo per il quale quella notte è più congeniale.

In dieci anni di servizio sarà la prima volta che potrà starsene a casa.

— Speriamo che l'abitudine ai colleghi, ai treni che passano veloci, allo scatto delle leve del banco ACE non mi faccia un brutto scherzo... Magari uscirò di casa e verrò a bere qualcosa in stazione.

CHE FAI A NATALE?

Dipende dalla neve

— Di regola l'operaio d'armamento trascorre le notti a casa, dice Francesco Barison, salvo eventi straordinari come, ad esempio la caduta della neve. E voi immaginate un Natale a Brennero senza neve?

Quindi come ogni Natale, da dieci anni a questa parte, Barison ed i suoi colleghi saranno sulla punta degli scambi a spalare la neve, a spargere il salaccio per evitare il bloccarsi dei congegni, a pulire i segnali.

Dalla stazione giungeranno le note di « Stille Nacht » diffuse dall'altoparlante e dalla chiesa, a mezzanotte, lo scampanio festoso: giusto il tempo di pensare ai figlioli, alla famiglia e poi di nuovo a spalare la neve!

Io verrò in stazione!

Il Dirigente le Gestioni Riunite di Brennero, C.G. P.le Giuseppe Marseglia è, di regola, libero dal servizio. Preferisce, però, venirsene in stazione a dare una mano ai colleghi.

— D'altra parte — dice Marseglia — qui siamo una famiglia, abbiamo gli stessi problemi anche se non lo stesso... giaccone a vento.

Il giaccone viene concesso a coloro che fanno servizio all'aperto e invece dovrebbe essere dato a tutti coloro che vivono in zone rigide. Un altro problema di Marseglia è il berretto: perchè costringere il personale a quello con la visiera, quando uno di lana, tipo passamontagna, con i fregi regolamentari, potrebbe essere più utile? E' tanto entusiasta dell'idea che ha voluto lo fotografassimo con il prototipo...

Figli con la « scacciata »

Per turno, in tredici anni, mi sono trovato spesso di riposo nel giorno di Natale ma altrettanto spesso, in quanto reperibile, son dovuto correre per riparare guasti, afferma l'Operaio specializzato I. E. Luigi Puglisi di Catania. Anche quest'anno dovrei cadere di riposo, però il Capo Tronco farà dei particolari turni di presenziamento ed io potrei incapparvi. Mi considero un sentimentale ed il Natale in famiglia mi piace tanto anche perché in Sicilia, la tradizione della riunione patriarcale, resiste. Il turno più penoso per me è quello della notte dal 24 al 25 dicembre. Qualche volta sono venuti i figli a portare una « scacciata », particolare pizza siciliana pepata, con acciughe e mozzarella da bagnare con i vini genuini tipici dell'Etna.

In servizio senza dormire

Sono in servizio da appena due anni ed ho passato, per la generosità dei miei colleghi, il Natale a Palermo, dove abito, dice l'Assistente di stazione Maria Lo Destro di Catania. Più che il significato della giornata di Natale vero e proprio sento l'atmosfera del periodo natalizio, delle compere, dei regali, del folclore, ecc. A me personalmente, lavorare il giorno di Natale, non mi farebbe nessun effetto; a questi fini non mi considero un sentimentale; sarei sicura però che tutta la mia famiglia, con l'impegno economico che comporta, verrebbe a Catania per passare il Natale con me. Mi trovo bene nel mio ambiente di lavoro; i colleghi mi considerano la « mascotte » e mi trattano con la massima gentilezza.

Un bandito sul locomotore...

Il Macchinista Filippo Mirabile (Deposito di Catania) crede di vantare un primato: 25 anni di servizio ferroviario, 25 Natale passati fuori di casa il che gli ha dato sempre una grossa tristezza. Dice: in una notte di Natale di tanti anni fa, venni fermato nei pressi di Catena Nuova e sulla macchina, ricordo anche il numero, la 480001, salì un uomo munito di una « lupara ». Senza tanti complimenti mi chiese di portarlo fino a Portiere Stella, una piccola stazione sul mio itinerario. Dopo qualche giorno seppi che si trattava di un famoso bandito. Si scusava, per i modi usati, ma doveva recarsi a trovare una sorella ammalata e non c'era mezzo più rapido e sicuro della locomotiva di un treno.

Non sono sposato e allora...

Il Manovale, con funzioni da Manovratore Antonino Zavini di Taormina, ci dice: Tra l'Assuntoria e la Stazione ho fatto, ormai, 16 anni di servizio e non ricordo di aver passato mai un Natale a casa, né di riposo, né di congedo o malato; con un turno o con un altro, la giornata di Natale risulta sempre impegnata. Quest'anno non so ancora quale turno mi toccherà ma qualunque sia, dico la verità, non mi dà alcun pensiero; per me il servizio del giorno di Natale è come quello di un giorno qualsiasi. Debbo anche dire, però, che non sono sposato e certamente per questo sono refrattario alle feste.

Il 25 sarà libero

Da Brennero a Monaco il passo è breve, tanto valeva sentire anche qualche tedesco.

Il turno di servizio del Prufzugführer Franz Ruppert di Munchen Hbf non è poi tanto male: per la notte di Natale prevede di essere di ritorno a casa alle venti ed il giorno successivo, il 25 sarà libero. In trentadue anni di servizio è rimasto solamente sei volte a casa. Lo ricorda con esattezza e potrebbe descrivere quei sei giorni in ogni loro particolare. Sono eventi che non si dimenticano.

— D'altra parte un ferroviere che non abbia trascorso in servizio almeno una dozzina di Natali non è ferroviere!

Il Betriebsadfertigungsdienst

di Munchen Hbf Konrad Henghuber ha puntato il dito su un tabellone pieno di segni rossi e neri. Ha contato diciotto spazi, è tornato indietro di tre, si è spostato verso destra di otto caselle e finalmente ha dichiarato che la notte di Natale sarebbe rimasto in servizio, naturalmente, come accade da trentun anni a questa parte. E « naturalmente » senza poter toccare neppure un goccio perché in servizio non si beve!

Lo ha detto con tono deciso e assoluto, tanto da farci pentire di quello che abbiamo scritto ormai sui bravi colleghi di Brennero.

Finalmente a casa

In questa stazione, dice il Capo Stazione Superione Catella di Catania, il lavoro festivo è addirittura impossibile per i treni straordinari protura impossibile per i treni straordinari programmati degli emigranti i quali, con i loro pesanti bagagli, e i numerosi bambini, e le grida, vanno seguiti quasi uno per uno per smistarli ai rispettivi paesi di destinazione. I programmi, ormai a fine corsa, risultano sfasati e noi viviamo l'orgasmo degli stessi viaggiatori. Così da trenta anni: non ricordo di aver passato a casa nessun Natale. Ora che faccio il 1° Aggiunto, ho il privilegio di pranzare in famiglia, ma soltanto per strozzare il boccone e tornare in stazione.

Senza nostalgia

Dieci anni di servizio, dieci Natale al lavoro per l'Operaio qualificato di I^a Cl. I. E. Salvatore La Silva di Catania. Quest'anno, ci dice, fortunatamente, sarò libero, tanto la notte di Natale che il 25 dicembre. Stavo dicendo proprio mentre è arrivato lei che non mi sembra ancora di credere di essere libero per Natale ma non perché ne gioisca ma soltanto perché il giuoco dei bussolotti del turno mi aveva trattato fino ad oggi nel peggiore dei modi. Fare il Natale in servizio non mi fa nessun effetto; lo scriva pure, mi reputo un duro, senza nostalgia, senza amarezza.

Sono un sentimentale

Il Manov. Domenico Spampinato di Catania ci dice: Provengo da Milano dove sono rimasto per otto anni. Per fare il Natale a casa e restavi appena una giornata mi sobbarcavo un viaggio, tra l'andata e il ritorno, di 48 ore. Ho fatto però tanti Natale a casa per la comprensione dei miei colleghi che mi sostituivano per farmi ritornare in famiglia. Fare un Natale in servizio mi dà un grosso pensiero. Sono grosso, sembro un duro, ma mi ritengo, rispetto al Natale, un bambinone sentimentale.

Dalle risposte che ho letto emergono alcune constatazioni.

Moltissimi ferrovieri lavorano quando tutti gli italiani si riposano e festeggiano la ricorrenza più significativa dell'anno; anzi lavorano in condizioni di maggiore impegno.

La nostalgia della famiglia e degli affetti viene — dai ferrovieri — superata dal senso del dovere esaltato dalla natura del nostro particolare lavoro, che è al servizio della collettività.

Questo dimostra, ancora una volta, quanto sia diversa da ogni altra la nostra attività e come sia profondamente errato considerare il ferroviere alla stregua degli altri lavoratori, statali o no.

Esercitiamo un mestiere difficile e impegnativo, al servizio del Paese, che richiede attenzione, dedizione ed anche sacrificio.

Di questa consapevolezza siamo orgogliosi e questo orgoglio esalta il nostro lavoro di ogni giorno.

1969 SUI BINARI

1969: abbiamo girato la boa del cosiddetto rilancio del treno per avviarci decisamente verso l'effettivo potenziamento del nostro sistema ferroviario. Si è passati cioè dalla fase difensiva a quella di propulsione e di attacco. E' questa la sensazione netta che si ricava alla fine di questo intenso ed interessante 1969. Lo ha detto in chiare lettere il Ministro dei Trasporti On. Gaspari nella sua relazione al Parlamento, lo ha detto e ripetuto in più occasioni il nostro Direttore Generale ing. Fienga, lo ha ben compreso la Pubblica Opinione e la Stampa in particolare, anche in occasione della recente conferenza di presentazione del premio « Ferrovie oggi e domani ». Lo ha, soprattutto, ben capito il pubblico degli utenti che va sempre più confermando la sua rinnovata fiducia nei nostri servizi, come dimostra il notevole, costante aumento del traffico sia viaggiatori che merci. La realtà è che il discorso sul rilancio è passato dal piano teorico a quello programmatico: dal fervore delle idee alle iniziative. Si sono cominciati a delineare, con il nuovo piano poliennale, gli aspetti essenziali di un vero salto qualitativo (sul piano tecnico e dei servizi resi, sull'intera Rete) e delle relative necessità finanziarie.

Contemporaneamente sono continuati alacremente i lavori di realizzazione del Piano Decennale, ormai avviato nella sua seconda « tranche » di attuazione; si è lavorato in profondità e speditezza per una funzionale ed incisiva riforma organizzativa ed amministrativa dell'Azienda; è proseguito con risultati di notevole rilievo, a medio e lungo termine, il colloquio con il personale e le sue organizzazioni sindacali.

A consuntivo una rapida panoramica.

Il bilancio del Piano vede, per il primo quinquennio, tutti approvati i progetti finanziabili con gli 800 miliardi a disposizione e le relative opere concluse in misura che ha superato largamente l'85% ed il rimanente è ormai avviato a rapido compimento: il che equivale ad una media di quasi mezzo miliardo di lavori compiuti per ogni giorno lavorativo. Per quanto riguarda il 2° quinquennio sono stati a tutt'oggi approvati progetti per oltre 200 miliardi e si sta celermente provvedendo alla definizione dei restanti programmi di intervento. La nuova direttissima Firenze-Roma è anch'essa già in fase di affidamento per il 50%, essendo stati approvati progetti per oltre 100 miliardi.

Il parco del materiale rotabile si va rinnovando con buon ritmo: nell'anno sono stati cambiati e sostituiti con mezzi moderni circa 450 locomotive e quasi 9000 unità fra carrozze, carri e veicoli vari; sono entrate in servizio due navi traghetto e la terza a brevissima scadenza. Per quanto riguarda il materiale di trazione, mentre sono in costruzione le nuove versioni della E 444, sono in progettazione le ancor più potenti E 666 e Ale 541. Il « Settebello » viene aggiornato con l'impiego di motori capaci di lanciarlo a 200 km/h, sospensioni più morbide e altri miglioramenti tecnici e del comfort. A tutto ciò fa riscontro un progressivo miglioramento dell'esercizio. Molte relazioni sono già state considerevolmente accelerate, fluidificate e meglio servite: il che ha consentito di smaltire abbastanza agevolmente, un traffico che ha toccato circa i 30 miliardi di viaggiatori/Km e ha superato i 17 miliardi e mezzo di tonn./Km.

Gennaio

■ Entra in servizio la nuova stazione di Sesto San Giovanni: è costituita da un complesso in cemento armato con pareti a intelaiatura in alluminio anodizzato e cristallo, è lunga 90 metri, ha una superficie coperta di 1.300 mq. ed un volume di 7.000 mc. La spesa complessiva è stata di circa un miliardo di lire.

■ Come ogni anno, viene distribuita la Befana del DLF a circa 65 mila figli di ferrovieri, con una spesa di quasi 200 milioni.

■ Il CIPE approva il progetto di impiego del fondo di 200 miliardi di lire per la costruzione della direttissima Roma-Firenze. Con questo importante atto prende praticamente il via la realizzazione della fondamentale opera che accorcerà le distanze Sud-Nord.

Febbraio

■ I Ministri dei Trasporti italiano e francese si incontrano a Ventimiglia in occasione della saldatura a T.E. delle due reti. Con questa realizzazione (si tratta di 66 chilometri di linea di cui 14 in territorio italiano, ivi compreso, però, lo scalo di confine) viene completata l'elettrificazione della linea da Parigi fino alla Ventimiglia-Genova.

■ Una sostanziale modifica del sistema di inoltro delle piccole partite a velocità accelerata entra in vigore dai primi del mese: essa consente una più vasta scelta secondo la merce e la velocità di inoltro. Viene anche introdotta una grossa novità: gli itinerari preferenziali.

■ Viene attivato all'esercizio il blocco automatico a correnti codificate fra le stazioni di Pomezia e Campoleone della direttissima Roma-Napoli. L'opera si inquadra nei programmi per l'attuazione della circolazione dei treni ad alta velocità.

■ Il Consiglio di Amministrazione delle FS approva le nuove più snelle procedure che saranno adottate per la realizzazione della Firenze-Roma.

■ Entra in funzione il blocco automatico a correnti codificate anche tra le stazioni di Tortona e Arquata Scrivia, della linea Milano-Genova.

Marzo

■ Viene varata ad Ancona la nave traghetto « IGINIA » 13ª unità della flotta FS: ha un dislocamento a pieno carico di 7.000 tonnellate, può portare fino a 2.000 passeggeri, 43 carri ferroviari e 130 autovetture. E' destinata al servizio sullo Stretto di Messina.

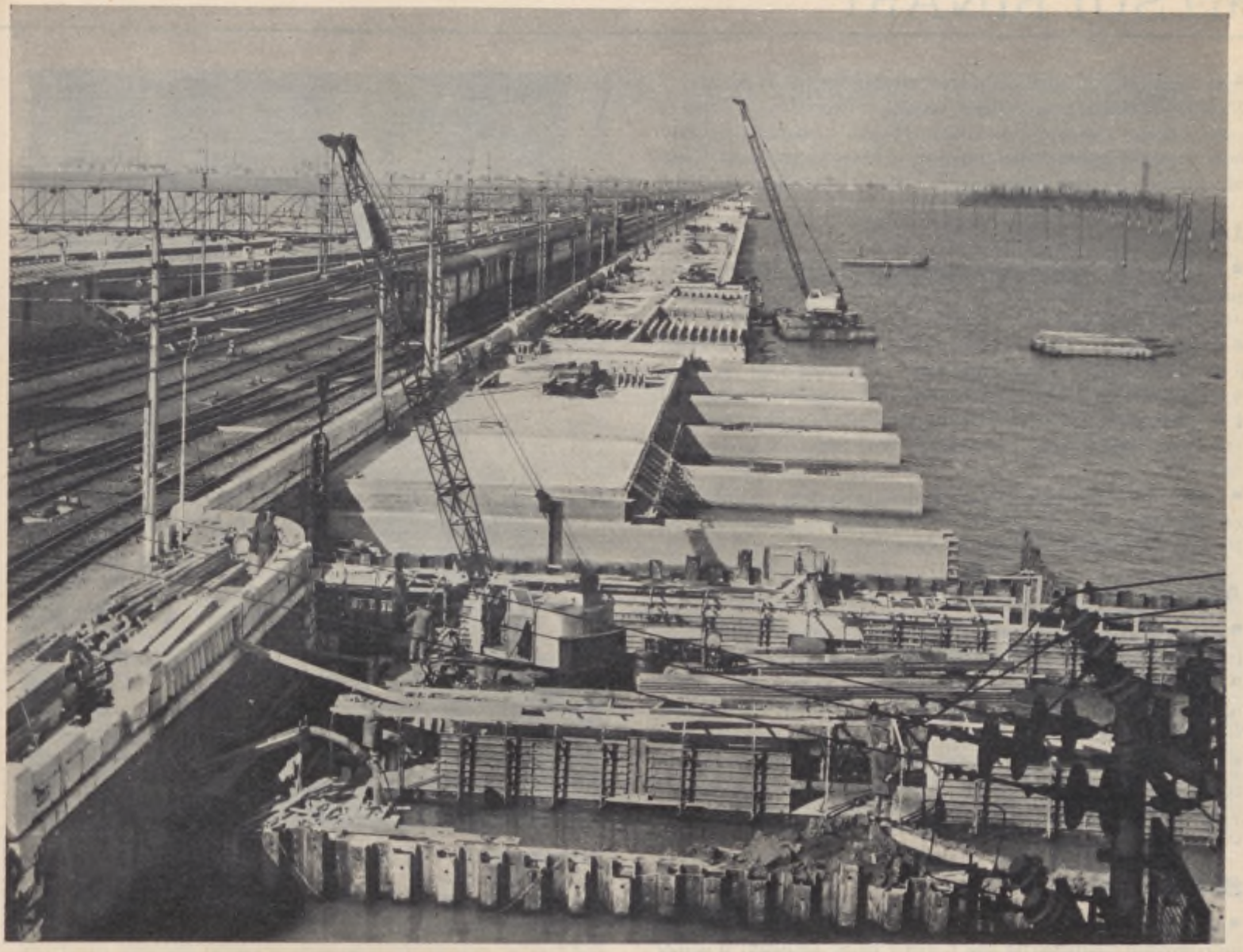
■ A Roma Termini una nuova centrale telefonica entra in funzione aumentando notevolmente la capacità ricettiva delle apparecchiature telefoniche dell'Ufficio Informazioni dell'importante stazione.

■ Sempre a Roma Termini viene inaugurato il nuovo centro teleprenotazioni posti in treno. Il nuovo impianto consente di prenotare, con la massima rapidità, posti anche in città diverse da quella di partenza, esaminando tutte le possibili richieste del viaggiatore, e con due mesi di anticipo.

Aprile

■ Viene completata l'installazione del blocco automatico a correnti codificate sulla Roma-Napoli, con l'attivazione del tratto Roma Termini-Sezze Romano.

■ Il traffico ferroviario per Pasqua raggiunge una delle maggiori punte degli ultimi 10 anni. Esso è stato fronteggiato con oltre cento treni straordinari a lunga percorrenza (di cui una settantina internazionali), e con numerosi altri a media percorrenza organizzati in sede compartimentale.



■ Raddoppiato il binario, tra Latisana e Palazzolo, della linea Venezia-Trieste, nel quadro dei lavori di ripristino del doppio binario nel tratto Portogruaro-Cervignano per circa 3 miliardi di lire.

■ Entra in servizio sulla rotta Continente-Sardegna la N/T Gallura, gemella della « Gennargentu ». Disloca 5.580 tonn. a pieno carico, può portare fino a 1.000 passeggeri, 30 carri ferroviari e 85 autovetture.

Maggio

■ Nei cantieri navali di Castellammare di Stabia viene varata la « SIBARI » gemella dell'Iginia: è anch'essa destinata al servizio traghetto nello stretto di Messina.

■ Ha luogo l'attivazione di un nuovo apparato centrale elettrico a pulsanti nella stazione di Alessandria.

■ Viene decisa la costruzione di un nuovo terminal per containers a Roma Ostiense. La spesa prevista è di 500 milioni di lire.

■ Viene bandito, dai Ministeri dei LL.PP. e dei Trasporti, un concorso internazionale di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente.

■ Il servizio di teleprenotazione posti in treno viene esteso alle stazioni di Milano, Bologna, Firenze e Napoli.

■ Il Ministro dei Trasporti presenta al Parlamento il decreto legge per la riduzione, entro il 1972, dell'orario di lavoro dei ferrovieri a 40 ore settimanali.

■ Si inaugura alla presenza del Ministro, del Direttore Generale e di altre autorità, a Verona, la nuova sede compartimentale L'edificio di cinque piani (con un volume di 48.000 metri cubi) è costato circa mezzo miliardo e può ospitare circa 600 agenti.

Giugno

■ Il nuovo orario estivo prevede numerosi miglioramenti dei servizi internazionali in treno, sia per quelli a carattere pendolare che a lungo percorso. Notevoli in particolare la riduzione dei tempi di percorrenza sulle relazioni Taranto-Roma, Crotone-Metaponto-Roma, Bari-Torino e Roma-Reggio Calabria. Sulla relazione Roma-Napoli vengono istituiti due rapidi con velocità commerciale di 130 Km/h, e punte di 180 Km/h. Tra Milano e Torino viene sperimentato il servizio « cadenzato ».

■ Parte da Torino il primo treno del nuovo collegamento diretto Torino-Togliattigrad che è stato istituito per favorire gli spostamenti dei tecnici in relazione all'accordo tra la FIAT e l'URSS per la produzione di automobili.

■ Entra in servizio, nel quadro del nuovo orario, il TEE Roland che unisce Milano a Brema (1.176 Km) alla media di oltre 100 Km/h. Al viaggio inaugurale partecipano un numeroso gruppo di giornalisti italiani, tedeschi e svizzeri.

1969 SUI BINARI

■ Si inaugura a Milano la Sezione Trasporti ferroviari del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica « Leonardo da Vinci », realizzata in collaborazione con le FS che vi hanno trasferito gran parte del materiale del preesistente Museo ferroviario di Roma Termini. Vi sono esposte tra l'altro, 20 locomotive a vapore.

Luglio

■ E' attivato a Genova Sampierdarena un nuovo ACEI che con i suoi 3.400 relè consentirà un notevole snellimento del traffico dell'importante nodo ferroviario e degli scali merci attigui.

■ Con l'entrata in servizio del doppio binario tra Genova Voltri e Genova Vesima viene completato il raddoppio fra Voltri e Varazze sulla linea Genova-Ventimiglia. Il tratto inaugurato, che è in massima parte in galleria, ha richiesto la realizzazione di numerose opere d'arte, comportando una spesa di cinque miliardi.

■ 600 treni straordinari vengono programmati dalle FS tra luglio ed agosto su percorsi interni ed internazionali per far fronte all'aumento di traffico del periodo estivo.

Agosto

■ Il servizio della prenotazione elettronica, sinora limitato ai posti a sedere, viene esteso anche a quelli in cuccetta.

■ Con la costituzione del nuovo Gabinetto Rumor viene nominato Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile l'On. Remo Gaspari.

■ I risultati dell'andamento del traffico nel periodo di ferragosto confermano che ci si è trovati di fronte ad un vero e proprio « boom »: nei 75 giorni centrali dell'estate sono stati trasportati circa 100 milioni di persone.

Settembre

■ Un viaggio prova tra Milano e Bologna viene effettuato con un convoglio composto da una E 444 e da sei carrozze: il tempo impiegato — escluse le fermate di servizio — è stato di un'ora. Il collaudo risulta nettamente positivo e prelude a risultati ancor più impegnativi, a breve scadenza.

■ Si attiva il blocco automatico a correnti codificate nel tratto da Fidenza a Castelguelfo della linea Bologna-Milano.

■ Si tiene a Roma il III Simposio Internazionale di economia dei trasporti organizzato dalla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti. Al convegno, presieduto dall'On. Gaspari, partecipano i ministri e i delegati dei 18 paesi aderenti alla CEMET, oltre alla Jugoslavia ed ai membri associati Stati Uniti, Canadà e Giappone.

■ Il Ministro dei Trasporti annuncia al Senato che le FS in collaborazione con l'industria nazionale hanno posto allo studio la realizzazione di una carrozza ad « assetto variabile » che consente un aumento delle velocità in curva di circa il 40%. La « vettura da montagna » se darà risultati positivi potrà portare un decisivo contributo per migliorare le comunicazioni sulle linee trasversali italiane, che — come è noto — corrono in gran parte su percorsi molto tortuosi.

■ Nell'orario ferroviario invernale la più importante innovazione è il treno « Palatino » che introduce una nuova formula di viaggio: il « tutto compreso » nel prezzo del biglietto. Al viaggio inaugurale del treno, composto da carrozze letto, ristorante e cuccette, partecipano giornalisti italiani e francesi.

Ottobre

■ Viene approntato definitivamente il disegno di legge per la sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici delle FS.

■ Si celebra in tutta Italia la XI Giornata del ferroviere. Cerimonie particolarmente solenni avvengono a Roma alla presenza del Ministro, del Direttore Generale e di altre autorità.

■ Il Ministro dei Trasporti Americano, Volpe, in visita in Italia, telefona dal treno in piena corsa, ad alta velocità, sulla Roma-Napoli a 10 mila chilometri di distanza, in Florida (USA), e parla con l'assistente speciale di Nixon, Kissinger: è la prima telefonata intercontinentale effettuata nel mondo da un convoglio ferroviario.

■ Entra in servizio la nuova ammiraglia delle FS la N.T. « Iginia ». Al viaggio inaugurale sullo Stretto partecipano rappresentanti del Governo, numerosi invitati e la stampa locale e nazionale.

■ Il raddoppio della Ancona-Varano, completamente in galleria, penultimo atto del potenziamento della linea per Pescara, entra in esercizio. Il costo complessivo del tratto è stato di circa 3 miliardi di lire.

■ Ha luogo a Torino un incontro ad altissimo livello tra i dirigenti delle FS e della Fiat presente il Ministro On. Gaspari. Vengono definite le caratteristiche del nuovo TEE, che sarà all'avanguardia non soltanto sotto l'aspetto estetico, ma soprattutto sotto quello del conforto di marcia offerto ai viaggiatori, grazie anche al grado di « insonorizzazione » spinta al massimo e ottenuta attraverso innovazioni tecniche tra le più avanzate d'Europa. L'arredamento interno avrà inoltre caratteristiche di eleganza, como-

dità e praticità (tra l'altro, porte automatiche, speciali articolazioni tra vettura e vettura, telefoni, aria condizionata, finestre con « veneziane » autoregolabili, armadietti personali per gli indumenti dei singoli viaggiatori, ecc.). Nell'ambito del rinnovamento dei trasporti delle FS sulle relazioni interne, il Ministro dispone per una realizzazione sollecita di un tipo di treno di prestigio destinato appunto alle grandi comunicazioni interne. Inoltre la Fiat si offre di presentare al più presto un modello in scala naturale di una carrozza ristorante-bar-self service che dia a tutti i viaggiatori la possibilità di accedervi a costi particolarmente convenienti.

■ Viene istituito un nuovo collegamento ferroviario fra La Spezia e Riva Trigoso per il trasporto delle auto con viaggiatori a bordo: esso consente agli automobilisti di evitare il Passo del Bracco tra Genova e La Spezia.

Novembre

■ I primi treni-containers tra Milano e Genova cominciano a funzionare in via sperimentale.

■ Sono state istituite particolari facilitazioni per il trasporto per ferrovia delle auto al seguito, con riduzioni che vanno dal 25 al 70%.

■ Per i giovani tra i 10 e i 20 anni che intendano utilizzare il mezzo ferroviario viene rilasciata da alcune amministrazioni ferroviarie europee la tessera « Rail Europ Junior » che dà diritto alla riduzione del 25% sui prezzi delle tariffe ordinarie, per viaggi internazionali.

■ Il Ministro On. Gaspari inaugura le nuove stazioni di Tarvisio e Pontebba. Con questi nuovi impianti — costati complessivamente oltre 6 miliardi di lire — vengono adeguati al traffico due punti nevralgici dei trasporti ferroviari provenienti dal centro e dall'est europeo.

■ Nella stazione di Lodi è attivato il nuovo ACEI e messo in esercizio il blocco automatico a correnti codificate tra Lodi e Secugnago. Un altro ACEI entra in servizio nella stazione di Villa Cadé ed il blocco automatico tra questa stazione e Sant'Ilario e da Lodi a Tavazzano: con queste attivazioni il blocco automatico sulla Milano-Bologna risulta in funzione per complessivi 94 Km.

■ Entra in servizio la deviazione che consente un accesso più agevole alle stazioni di Pescara dei treni provenienti da Sulmona. Il costo dell'opera è di 570 milioni.

■ Il Ministro dei Trasporti, On. Gaspari e l'Ing. Fienga presentano con una Conferenza stampa il premio giornalistico « Ferrovie oggi e domani » inteso a dare un giusto riconoscimento ai giornalisti che si occupano con obiettività informativa e rinnovato interesse dei complessi problemi delle ferrovie in Italia.

Dicembre

■ Le FS in collaborazione con la Società specializzata DEMOSKOPEA e di un'équipe di esperti attuano un'estesa indagine, tra i viaggiatori di varie linee della rete, sugli orari dei treni.

■ Consueta operazione « Natale con i tuoi ». Centinaia di treni straordinari, migliaia di carrozze aggiunte ai treni ordinari: le FS mobilitano uomini e mezzi per consentire a centinaia di migliaia di italiani di trascorrere lietamente le festività di fine anno in famiglia.

MINISTORIE DI NATALE

CADUTA E TRIONFO DI BABBO NATALE

Pochi sanno probabilmente che l'ormai familiare personaggio di Babbo Natale ha dovuto sostenere battaglie anche molto cruente prima di affermarsi e conquistare il posto che ha nelle festività natalizie dei Paesi cattolici dell'Europa occidentale.

In Francia, il « braccio di ferro » fra il mito di Babbo Natale — che in un certo senso rimbalzava dagli Stati Uniti e dall'Europa settentrionale — e le autorità civili ed ecclesiastiche ha conosciuto forme particolarmente violente. Si è registrato addirittura un caso — divenuto storico — in cui Babbo Natale è stato impiccato e bruciato in pubblica piazza. E' avvenuto a Digione il 24 dicembre 1951, sul sagrato della Cattedrale, alla presenza di molte centinaia di bambini. La spettacolare esecuzione era stata decretata dopo un simbolico processo durante il quale Babbo Natale era stato accusato di essere un eretico usurpatore e paganizzatore della festa di Natale.

Non tutta la cittadinanza, però, si era trovata d'accordo sulla condanna e sulla simbolica esecuzione. Due distinte fazioni erano nate così a Digione: e Babbo Natale ne era il pomo della discordia. Leggiamo quello che dice in proposito il « France Soir » dell'epoca: « La faccenda divide la città in due campi. Digione aspetta la resurrezione del Babbo Natale assassinato ieri sul sagrato della Cattedrale. Egli resusciterà, stasera alle diciassette, sul Palazzo del Comune. Un comunicato ufficiale ha infatti annunciato che egli convoca, come ogni anno, i bambini di Digione in Place de la Libération e che parlerà loro dall'alto dei tetti del Palazzo Comunale, dove circolerà illuminato dai riflettori ».

LO SPIRITO BUONO DEGLI INDIANI PUEBLOS

Babbo Natale, d'altra parte, non è soltanto un mito della nostra civiltà bianca contemporanea: è una figura che ricorre — con altri nomi e sotto le più diverse sembianze, ma con caratteristiche di fondo comuni — in molti altri periodi storici e in molte altre civiltà. Un esempio esotico di Babbo Natale sono i katchina degli indiani Pueblos del Sud-Ovest degli Stati Uniti. Sono strani personaggi in costume che incarnano dei e antenati. Nelle grandi festività tribali essi ritornano puntualmente a visitare il loro villaggio per danzare ma anche per punire e ricompensare i bambini. Ovviamente, anche questi katchina sono in realtà i genitori e i parenti dei bambini stessi: il tradizionale travestimento serve a renderli irriconoscibili.

Altro esempio appartenente a una civiltà del tutto diversa è il Julebok scandinavo, demone cornuto del mondo sotterraneo, portatore di doni ai bambini e celebrato proprio in dicembre. Gli stessi bambini sono i beneficiari, in Europa, del generoso San Nicola, alla cui festa risalgono direttamente le credenze relative alle calze e alle scarpe appese ai caminetti. La leggenda popolare dice che egli resuscitava e colmava di doni i bambini.

L'ALBERO DI NATALE

Le origini dell'albero di Natale sono controverse, ma, per le macroscopiche dimensioni che ha acquistato oggi, il fenomeno è già oggetto di studio anche da parte di storici e di antropologi. Ecco una delle ricostruzioni più accreditate.

Sembra che fin dai tempi preistorici esistesse un « culto degli alberi » che si sarebbe poi trasformato in diverse usanze folkloristiche. Gli studiosi sostengono che se non ci fosse stato questo culto l'Europa moderna non avrebbe « inventato » l'albero di Natale. Anche nel medioevo alcune usanze sembrano un presagio del moderno simbolo natalizio: ad esempio il ceppo di Natale — divenuto poi un famoso dolce — che era un tronco tanto grosso da poter bruciare tutta la notte; i ceri di Natale, che dovevano anch'essi bruciare tutta una notte; la decorazione degli edifici — alla maniera dei Saturnalia romani — con ramoscelli verdeggianti, edera, pungitopo, abete. Nei romanzi della « Tavola Rotonda », poi, si parlava, pur senza alcun rapporto con Natale, di un albero soprannaturale tutto coperto di luci. Del vero e proprio albero di Natale si trova cenno per la prima volta in alcuni libri tedeschi del XVII secolo; l'usanza poi dilaga in Inghilterra nel XVIII secolo e in Francia, e quindi in tutta l'Europa, nel XIX secolo. All'inizio però non aveva ancora la forma e la funzione attuali, ma si trattava, come descrive lo storico Littre, di « un ramo di abete o di pungitopo variamente adorno, guarnito soprattutto di dolciumi e di balocchi, da distribuire ai bambini con grande festa da parte loro ».

LIBERTAS DECEMBRIS

Il 17 dicembre, ma anche nei giorni successivi fino al 24, i nostri antenati romani tenevano le loro grandi « feste di dicembre » — le «libertas decembris» di cui parla Orazio —. Erano i famosi Saturnali. Molti aspetti « pagani » delle nostre attuali usanze natalizie presentano strette analogie con queste antiche feste latine. Durante le libertas decembris venivano infatti decorati gli edifici con piante verdi; venivano scambiati doni; si facevano regali ai bambini (che possono quindi essere considerati i protagonisti universali delle festività di dicembre); si davano festini, in un'atmosfera di letizia generale in cui tutti fraternizzavano, ricchi e poveri, padroni e servi.

LE CORNAMUSE CONTESTATE

Uno degli immancabili elementi che « fanno » l'atmosfera natalizia è il suono delle cornamuse dei pastori che verso la metà di dicembre compaiono in ogni città. C'è una vasta letteratura su questa patetica nota delle feste di Natale: non sempre però questa letteratura ha quei caratteri crepuscolari, sentimentali e idilliaci che l'argomento sembra suggerire. Ecco un esempio piuttosto realistico, che non dà certo un'immagine convenzionale dei suonatori di cornamuse. Ce lo fornisce (ed è anche un esempio di aristocratico individualismo) uno dei maggiori scrittori europei dell'ottocento, Stendhal. Nelle sue « Passeggiate romane », alla data del 21 dicembre 1827, egli scrive: « Sono quindici giorni che veniamo svegliati alle quattro del mattino dai pifferai, ovvero suonatori di cornamuse. Questa gente riuscirebbe a disgustarmi della musica. Sono rozzi contadini coperti di pelle di montone, che discendono dalle montagne degli Abruzzi e vengono a fare le serenate alle Madonne di Roma, in occasione della natalità del Salvatore. Arrivano quindici giorni prima di Natale e ne ripartono quindici giorni dopo; chiedono due paoli (un franco e quattro centesimi) per una serenata di nove giorni, sera e mattina (...). Non vi è nulla di più odioso dell'essere svegliati nel mezzo della notte dal suono melanconico di queste cornamuse, che irrita ai nervi come quello dell'armonica. Leone XII, che ne aveva provata la noia prima di salire al trono, ordinò che esse non svegliassero i suoi sudditi prima delle quattro ».

ALLEGRIA - MALINCONIA DI UNA NOTTE DI NATALE

Per temperamento, gli spagnoli passano facilmente da un eccesso di gioia e di esuberanza ad un eccesso di tristezza e di malinconia. Anche il loro Natale reca i segni di questi eccessi. Un noto scrittore spagnolo dell'ottocento, P.A. De Alcaròn, descrive una caratteristica notte di Natale in famiglia, in un piccolo paese della Castiglia. Il padre e la sorella suonano l'arpa; il figlio più piccolo (lo stesso scrittore da bambino) li accompagna con una specie di tamburo da lui fabbricato quella sera con una brocca rotta. Ma sono le « serventi » che prendono subito il sopravvento cantando strofe di questo tipo:

« Questa è la notte di Natale
E domani è la grande festa,
Tira fuori la botte Maria,
Che mi voglio ubriacare ».

« Che frastuono, che allegria! Passavano di mano in mano ciambelle dolci di pasta frolla, pan pepato, i pasticcini delle monache, rosolio, amarasco... Si parlava di andare alla Messa di mezzanotte, a quella dei pastori allo spuntar dell'alba, di fare sorbetti con la neve che ricopriva come un tappeto il cortile, di andare a vedere il Presepio che noi ragazzi avevamo fatto nella torre ». Ma, ed ecco l'imprevisto capovolgimento di atmosfera: « d'improvviso, in mezzo al tripudio, giunse alle mie orecchie questa strofa cantata dalla nonna materna:

La notte di Natale viene
La notte di Natale se ne va
E noi ce ne andremo
E non torneremo più.

Benché così piccolo — conclude lo scrittore — questa strofa mi gelò il cuore. Si erano dispiegati subitamente davanti ai miei occhi tutti gli orizzonti melanconici della vita! ».

FESTA DELLA CORDIALITA'

Ma rimandiamo ad altri tempi queste malinconie e per concludere degnamente citiamo alcuni passi dello scrittore americano Washington Irving sul Natale in Inghilterra. Queste poche righe, così piene di delicato sentimentalismo, ci restituiscono, in tutta la sua poesia umana, l'immagine classica del Natale; e riscattano, tra l'altro, anche i poveri suonatori di cornamuse, che abbiamo visto avviliti dallo sferzante realismo di Stendhal.

« Tra tutte le antiche festività — scrive Irving — è quella del Natale che risveglia in noi i ricordi più vivi e più profondi. Una sensazione sacra e solenne si mescola, in questo periodo, alla nostra allegria, innalzando lo spirito ad uno stato di elevato e mistico godimento (...). Il Natale, in Inghilterra, è un periodo di deliziosa eccitazione, ed è un conforto veder risorgere in pieno il senso della famiglia e occupare un posto così eminente nel cuore di ogni inglese. I preparativi che si fanno da ogni parte per il simposio che riunirà di nuovo parenti e amici, lo scambio di regali, di ghiottonerie, attestazioni di riguardo che riaccendono sentimenti gentili; le piante sempreverdi, simbolo di pace e di felicità, distribuite per le case e per le chiese; tutto ha l'effetto gradito di far sorgere affettuose alleanze e accendere benefiche simpatie. Perfino il suono dei musicanti girovaghi rompe d'un tratto il silenzio della notte invernale come una celeste armonia, per quanto primitivi possano essere la musica e il canto dei menestrelli. Risvegliato da loro, in quell'ora immobile e solenne "quando il sonno profondo scende sull'uomo", li ho ascoltati con tacita gioia, e, ricollegandoli alla sacra e gioiosa festività, li ho fusi nella fantasia con un altro coro celeste, annunciante pace e amore all'umanità ».

(a cura di **Gaetano DE LEO**)

I DONATORI DI SANGUE

Sono migliaia i ferrovieri italiani che periodicamente offrono il loro sangue: tra essi alcuni, come il dev. Paolo Ambrogio di Reggio Calabria, hanno già raggiunto le 100 donazioni. Il Direttore Generale ha rivolto parole di vivo elogio a quanti nel 1968 hanno compiuto questo atto di solidarietà umana.

Il 27 giugno 1959 fu firmata a Roma una speciale convenzione tra l'Amministrazione ferroviaria e la Associazione Volontari Italiani del Sangue (AVIS) di Roma, estesa poi a molti altri Compartimenti, allo scopo di « creare una sana coscienza trasfusionale nell'ambito della grande famiglia dei ferrovieri italiani, benemerita anch'essa nell'appassionata gara di fraterna solidarietà, suggerita alle coscienze umane dagli alti ideali propugnati dall'AVIS ».

Ancora una volta la comunità ferroviaria veniva alla ribalta con lo spirito di solidarietà, che sempre l'ha distinta; da allora moltissimi ed in numero sempre crescente sono i ferrovieri aderenti all'AVIS che si mettono a disposizione di chi soffre, siano parenti, amici, compagni di lavoro, estranei e sconosciuti e che trovano vita e resurrezione dalla volontaria offerta di questi autentici benefattori dell'umanità.

E' un consuntivo difficile ad esprimersi in cifre, perché da ogni parte, fin da quel lontano giugno 1959, sono sorti nuclei di donatori: da Roma a Reggio Calabria, a Milano, Torino, Ancona, Bari, Palermo, nelle grandi officine e nei piccoli centri, moltissimi ferrovieri hanno sentito questo alto e nobile dovere morale e sociale.

Le trasfusioni hanno assunto in questi ultimi anni un posto sempre più importante nella terapia medica e chirurgica: si calcola infatti che la media degli ospedali generali richiede come minimo 12 unità di sangue e plasma per posto letto all'anno. La trasfusione unitamente all'anestesia ed agli antibiotici forma il tripode delle grandi conquiste della medicina. Si può dire che non esiste chirurgia, se non esiste la trasfusione, tanto più se si considera che dallo scorso anno è stato aperto il nuovo e grandioso capitolo dei trapianti d'organo, del quale indispensabile complemento è la riserva di quantità rilevanti di sangue umano.

Il sangue ha la funzione di permettere gli scambi per i vari organi del corpo, trasporta cioè ossigeno e sostante nutritive dai polmoni ai vari tessuti; viceversa anidride carbonica e residui tossici del metabolismo organico dai tessuti ai polmoni, rendendo così possibile la vita, legata esclusivamente a questo continuo e rapido movimento del sangue in seno al sistema circolatorio.

Perciò una qualsiasi riduzione della massa sanguigna, che corrisponde all'incirca a 1/10 del peso del corpo, comporta una deficitaria nutrizione dei tessuti, che prolungandosi nel tempo, può portare a più o meno gravi alterazioni irreversibili delle cellule e dei tessuti, tanto più precoce quanto più l'organo richiede ossigeno per il suo funzionamento, come è ad esempio il tessuto cerebrale ed il muscolo cardiaco. Il meccanismo della trasfusione è quello sostitutivo e perciò la maggior parte delle indicazioni è in relazione alla deficienza dei componenti del sangue od alla diminuzione della massa sanguigna circolante.

Diverse sono quindi le condizioni che richiedono l'impiego del sangue, dalle anemie secondarie ad emorragia acuta da traumi vari, per infortuni sul lavoro, incidenti del traffico, alle anemie primitive ad andamento cronico, come le anemie aplastiche o emolitiche, alle svariate applicazioni nel campo chirurgico, agli avvelenamenti acuti, ai vari tipi di shock, alle forme emorragiche, come l'emofilia, alle infezioni, alle ustioni, alle deficienze proteiche del sangue.

Vasto campo di applicazioni che hanno determinato l'istituzione dei centri trasfusionali presso tutti gli ospedali e nei posti di pronto soccorso, ai quali è affidato la raccolta, la conservazione e la classificazione del sangue, allo scopo di avere sempre a portata di mano questo elemento prezioso per la nostra esistenza.

Il problema è ancora più complicato se si pensa che anche il sangue umano differisce da uomo a uomo, e che occorre selezionare i donatori e scegliere il tipo di sangue idoneo per il ricevente. Ecco perché i donatori vengono schedati, in modo che in qualunque momento e per qualsiasi ragione, si possa disporre del sangue opportuno, e sopratutto per annotare i vari prelievi effettuati e le condizioni fisiche del soggetto.

Tutti possono essere donatori, uomini e donne, di età compresa fra 21 e 60 anni; anche il minore da 18 a 21 anni può essere donatore, previa autorizzazione dei genitori. Il donatore non deve aver sofferto alcuna malattia seria (ad esempio epatite virale, malaria, malattie professionali, ed allergiche, tubercolosi, affezioni cardiache, diabete, ecc.), che all'atto dell'ammissione abbia gli esami di sangue con reperti normali. Il donatore deve pertanto essere sottoposto ad un controllo sistematico in base ai più moderni concetti di medicina preventiva.

Il sangue umano totale è quello che viene trasfuso di più nella pratica quotidiana, anche se possono essere utilizzati i derivati del sangue stesso come il plasma. Ai fini della trasfusione i globuli rossi sono gli elementi cellulari più importanti e le proteine sono la frazione più importante del plasma. La vita media dei globuli rossi si aggira sui 4 mesi, mentre quelli trasfusi cominciano a scomparire in media dell'1% al giorno, così che dopo 2 mesi la metà del sangue è distrutta.

Una volta prelevati, i globuli rossi vengono conservati sterilmente a temperatura di frigorifero in soluzioni speciali per una quindicina di giorni, mentre il plasma può essere essiccato o congelato e trasfuso anche a distanza di tempo ed in qualsiasi circostanza urgente.

Ecco perché si parla tanto di « Banche del Sangue » e si consiglia di istituirle ovunque sia possibile, sia nei piccoli che nei grandi ospedali, in modo che un certo numero di malati possa sempre ricevere una trasfusione immediata.

Il reclutamento dei donatori volontari è alla base dell'organizzazione di una banca di sangue: e a questo fine è necessario che siano sempre più numerosi gli uomini di buona volontà disposti a compiere questo generoso atto di altruismo.

* * *

La trasfusione in genere non dà reazioni né comporta conseguenze dannose al ricevente, purché il suo sangue sia compatibile con quello del donatore. Perciò occorre determinare i gruppi sanguigni, con i relativi sottogruppi, allo scopo di impiegare il sangue adatto per quella determinata persona. Ricerca preliminare quindi indispensabile e fondamentale che ognuno dovrebbe aver fatta, sia per facilitare il compito del medico al momento del bisogno, sia per evitare spreco di tempo inutile in momenti tragici, quando anche i minuti hanno un'estrema importanza per la vita di un infortunato.

Non è qui il caso di esporre, per ovvi motivi di spazio, la nomenclatura dei gruppi sanguigni e le cause di incompatibilità: basta solo accennare ai quattro gruppi fondamentali, A-B-AB-O, premettendo che la incompatibilità consiste in una agglutinazione dei globuli rossi (questi contengono agglutinogeni specifici A-B-AB, ed il siero contiene le agglutinine a-b-ab), quando si incontrano gli agglutinogeni e le agglutinine corrispondenti, presenti nel donatore e nel ricevente.

1) gruppo O, non avendo globuli rossi con agglutinogeno, non può essere agglutinato; perciò è donatore universale, però può ricevere solo dal suo gruppo;
2) gruppo A, i globuli rossi hanno l'agglutinogeno A e nel siero agglutinina b, perciò può donare per i gruppi A-AB e può ricevere dai gruppi O ed A;
3) gruppo B, i globuli rossi hanno l'agglutinogeno B e nel siero l'agglutinina a; perciò può essere donatore per B e AB e può ricevere da O e B;
4) gruppo AB, i globuli rossi hanno entrambi gli agglutinogeni e nel siero nessuna agglutinina, perciò è agglutinato da tutti i gruppi O, A e B e non agglutina nessuno dei gruppi: esso perciò è ricevitore universale.

I gruppi, come si è visto, prendono nome dall'agglutinogeno contenuto nei propri globuli rossi: le caratteristiche sono uguali per tutti i globuli rossi di uno stesso sangue e sono costanti per tutta la vita.

La distribuzione dei gruppi sanguigni varia in rapporto a condizioni etnico antropologiche. In Italia esistono notevoli differenze percentuali tra le varie regioni: approssimativamente si può dire che il gruppo O è rappresentato nel 40 per cento, il gruppo A nel 33 per cento, il gruppo B nel 20 per cento, il gruppo AB nel 7 per cento.

Vi sono altri fattori di incompatibilità, tra cui il più importante è il fattore Rh (Rhesus), che è un agglutinogeno contenuto nei globuli rossi.

Lo "Stendardo della Sicurezza"

Il primo premio di L. 100.000 è stato assegnato ad Attilio Psallidi, Operaio di 1. classe dell'Officina Locomotive di Verona; il secondo, di L. 50.000, a Nicola Caporale, Segretario Sup. della Segreteria Compartimentale di Bologna.

Come preannunciato nel numero di Luglio-Agosto 1969 di « Voci », il giorno 26 novembre u.s., nella sede della Direzione Generale F.S. — Servizio Affari Generali — si è proceduto alla assegnazione dei premi relativi al concorso per la realizzazione di uno « stendardo della sicurezza ».

La Commissione giudicatrice costituita dai signori: ing. Catania, ing. Costa, dott. Messina, prof. Coppola, sig. Novelli, sig. Scalise, sig. Janni, sig. Sinisi, sig. Bulli ha assegnato il 1. premio di L. 100.000 (centomila) al sig. Attilio Psallidi — Operaio di 1. cl. dell'Officina Locomotive di Verona — per il bozzetto contrassegnato con il motto « Difenditi dall'infortunio » e il 2. premio di L. 50.000 (cinquantamila) al sig. Nicola Caporale — Segr. Sup. della Segreteria Compartimentale di Bologna — per il bozzetto contrassegnato con il motto « Atzeco ». Qui sotto i bozzetti premiati (a sinistra il bozzetto cui è stato assegnato il 1. premio)

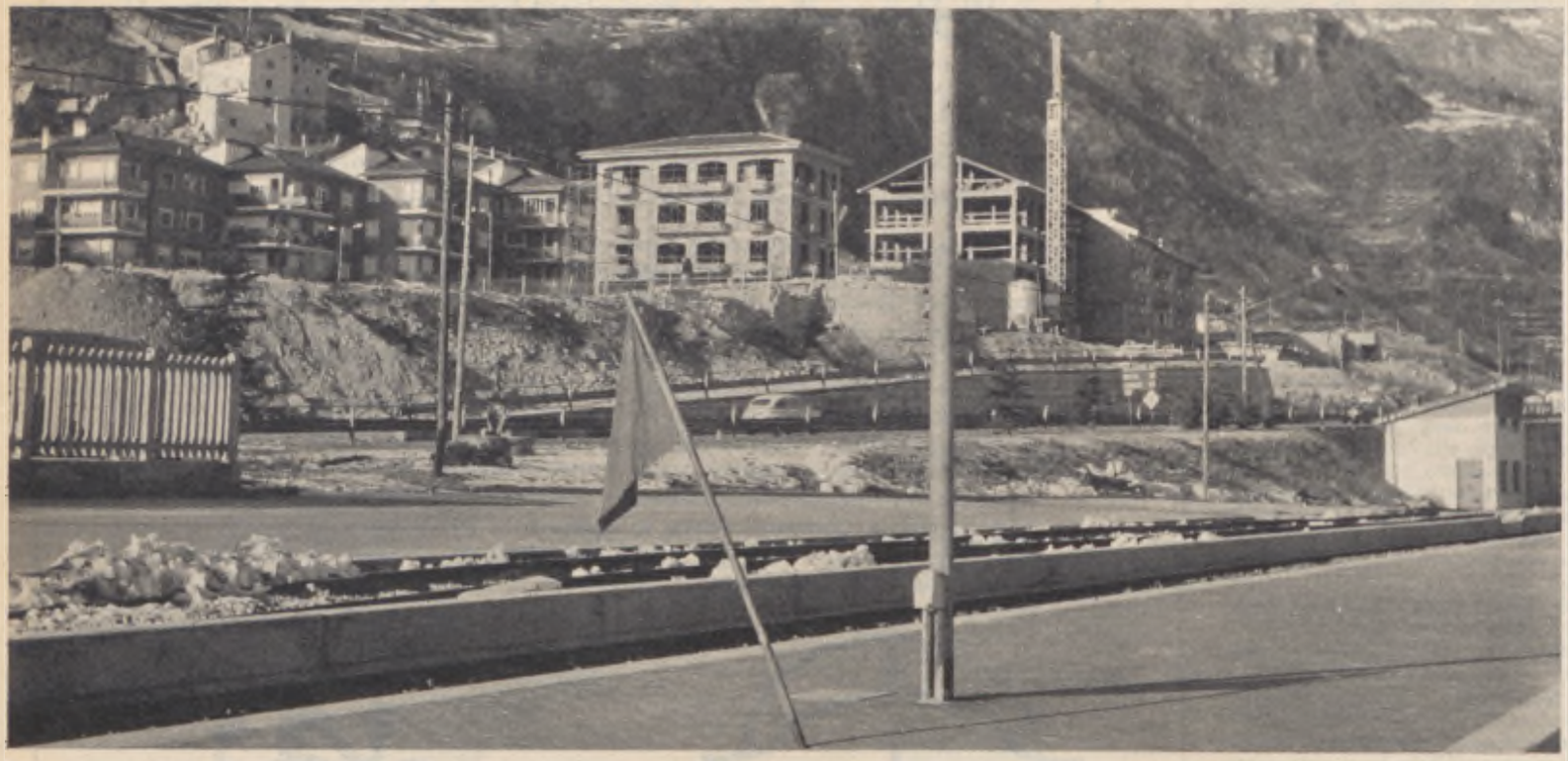
E' importante perciò determinare il fattore Rh sia nel donatore che nel ricevente, perché ammettendo che si introduca una sangue Rh positivo in un soggetto Rh negativo, si determina nel ricevente la produzione di un agglutina anti-Rh.

Vorremmo adesso ricordare le precauzioni che vanno prese dai donatori dopo aver dato il sangue. A seguito della donazione, si produce in essi una perdita di potenziale energetico, per cui devono astenersi dall'attività lavorativa pur tenendo conto del fatto che la perdita del volume di sangue è prontamente bilanciata nel giro di poche ore, sia per la messa in circolo di quantità di sangue accumulata come riserva in particolari organi, come la milza, sia dal passaggio in circolo di liquidi interstiziali e dei tessuti vari. Pertanto i datori di lavoro concedono di norma ai donatori una giornata di riposo con tutte le competenze fisse ed accessorie. E' stato proposto che nella nostra Azienda tale riposo fosse prolungato a due giorni, come era previsto in precedenza, per quei donatori che sono interessati alla sicurezza dell'esercizio e svolgono mansioni molto impegnative; a questo proposito è opportuno tuttavia precisare che le 24 ore di riposo hanno inizio dall'ora dell'avvenuto prelievo e che ogni qualvolta la giornata di riposo dovesse coincidere con quella della donazione, gli interessati sono considerati in assenza giustificata, con l'assicurazione del regolare riposo settimanale.

L'altra precauzione da tener presente concerne l'intervallo minimo tra due prelievi trasfusionali. E' da premettere che per ogni prelievo viene sottratto all'organismo circa 1/25, cioè circa 300 cc. del volume totale del sangue, che si aggira sui 4,5-5 litri in totale. Pertanto, mentre è sufficiente qualche giorno per la ripresa organica del donatore, per la ricostruzione del suo patrimonio sanguigno è necessario un periodo di circa 45-60 giorni.

A conclusione di queste note vogliamo rinnovare il nostro ringraziamento ed il nostro plauso ed additare all'ammirazione di tutti i colleghi della nostra Azienda coloro che compiono periodicamente questo gesto generoso: in particolare a coloro — e non sono pochi — che lo hanno rinnovato decine o addirittura centinaia di volte. Ricordiamo per tutti il Deviatore Paolo Ambrogio di Reggio Calabria recentemente insignito della « Croce d'oro » dell'AVIS per aver offerto cento volte il proprio sangue.

Carmine MELINO



SCONTRO FRONTALE

Due mesi fa ci siamo occupati dell'incidente accaduto su una linea esercitata a Dirigenza Unica, determinato da un tragico equivoco fra il D.U. e il custode di un passaggio a livello.

Anche stavolta la linea che è stata teatro dell'incidente di cui trattiamo è a semplice binario con un traffico discreto ed è esercitata a Dirigenza Unica.

In tale regime di esercizio, la circolazione dei treni è regolata da un solo dirigente movimento il quale, da un posto centrale, con adeguate apparecchiature telefoniche e con la necessaria collaborazione — fra gli altri — dei capitreno dei singoli convogli, è in grado di controllare validamente le varie situazioni che si presentano sulla linea di giurisdizione.

Fra le situazioni più delicate, vi sono ovviamente gli incroci che, come è noto, sulle linee a semplice binario devono avvenire in corrispondenza di determinate stazioni, stabilite dall'orario di servizio.

Quando tutti i treni viaggiano in orario è relativamente facile curare la sicurezza dell'esercizio, essendo sufficiente predisporre tempestivamente, nelle normali sedi di incrocio, due distinti binari sui quali ricevere i treni che si « incontrano ».

Un po' più impegnativo diventa il servizio, quando, per ritardo di uno dei due treni, deve essere modificata la normale sede d'incrocio. Infatti il treno viaggiante in orario deve essere fatto avanzare oltre la sede normale, mentre quello in ritardo deve essere trattenuto in precedente stazione la quale, come si dice in gergo, diventa la nuova sede di incrocio.

Per tale delicata operazione è prevista dalle vigenti norme una procedura abbastanza complessa, specie sulle linee a D.U. nelle quali, come abbiamo visto, i capitreno devono collaborare col Dirigente Unico nello svolgimento di compiti riguardanti la sicurezza della circolazione.

Comunque per uno spostamento di incrocio, cioè per il cambiamento della sede in cui l'incrocio era previsto, l'atto più importante è quello della consegna al macchinista del treno in ritardo di apposito modulo di prescrizione per ordinargli di attendere l'incrociante in una stazione precedente a quella definita « sede normale ». Successivamente anche il macchinista dell'altro treno riceverà l'ordine di avanzare fino alla nuova sede di incrocio.

Nel caso che ci occupa, lo spostamento di incrocio era stato perfezionato « a regola d'arte », ed entrambi i treni erano stati avvisati, col prescritto modulo, circa la località dove si sarebbero incontrati.

Il ritardo, di oltre mezz'ora, era stato maturato per una coincidenza in precedente stazione di diramazione di altra linea; pertanto, quando il treno si avvicinò alla capotronco del tratto a Dirigenza Unica, il dirigente movimento locale aveva già ricevuto dal D.U. l'incarico di comunicargli l'ordine di incrocio nella nuova sede. La prescrizione fu praticata regolarmente con lo speciale apposito modulo M. 1 ed il treno partì immettendosi sulla linea a Dirigenza Unica.

Per comprendere la meccanica dell'incidente che sta per verificarsi si impongono, a questo punto, alcune precisazioni.

Il treno che ci interessa era composto di materiale leggero del tipo con porte a comando elettro-pneumatico, quelle, per intenderci, che ad ogni fermata vengono aperte direttamente dal macchinista e che, dopo effettuato il servizio viaggiatori, vengono richiuse dal capotreno mediante azionamento, con apposita chiave, di uno speciale dispositivo situato all'interno, nei pressi delle porte.

L'avvenuta regolare chiusura di tutte le porte del convoglio è controllabile dal posto di guida mediante accensione di una lampadina spia.

Sulle linee a D.U. la ripresa della corsa dalle varie località di servizio deve essere ordinata dal capotreno con il segnale verde esposto verso il macchinista. Se il capotreno si trova nella cabina di guida, egli può dare l'ordine di partenza al macchinista a voce.

Anche se l'inchiesta ufficiale non ha potuto accertare con assoluta sicurezza alcuni particolari — in quanto gli interessati sono rimasti fermi nelle loro deposizioni ovviamente contrastanti — parrebbe che la sera dell'incidente il capotreno ed il macchinista avessero preso preventivi accordi tra di loro per stabilire che il controllo di chiu-

sura delle porte pneumatiche costituiva, per il macchinista, ordine di partenza.

Con tali premesse, vediamo come si giunse all'incidente.

Nella stazione ove era stata fissata la nuova sede di incrocio il treno che ci occupa fu ricevuto per primo sul binario di corsa. Il treno in senso opposto, per il quale era già stato predisposto lo scambio per l'ingresso in binario deviato, si stava avvicinando al segnale di protezione ancora a via impedita.

Il primo treno si fermò davanti al fabbricato viaggiatori ove era esposto il prescritto segnale di arresto. Il macchinista comandò l'apertura delle porte verso il marciapiedi, che si trovava dal lato opposto; scesero il capotreno, il conduttore ed alcuni viaggiatori. Il capotreno si avviò subito verso l'ufficio movimento per assolvere alle varie mansioni di competenza, fra cui quella di ordinare la disposizione a via libera del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante. Detto agente non era ancora giunto sulla porta dell'ufficio, quando il treno, alle sue spalle, riprese sollecitamente la corsa. Vani furono gli interventi del capotreno per fermare il convoglio che, in pochi metri, prendeva velocità con la progressione propria dei mezzi leggeri.

Perché il macchinista era ripartito senza ricevere il prescritto ordine di partenza del capotreno e, quel che è peggio, senza attendere l'arrivo dell'incrociante, e chi aveva richiuso le porte pneumatiche?

In sede di inchiesta il macchinista dichiarò di aver dimenticato completamente l'avviso dello spostamento di incrocio e quindi di ritenere di dover effettuare l'incrocio stesso nella successiva stazione. Aggiunse inoltre di aver ricevuto il segnale di controllo dell'avvenuta chiusura delle porte che, in base agli accordi presi in precedenza col capotreno, aveva il significato di ordine di partenza.

Inutile aggiungere che le porte erano state chiuse, con l'apposita chiave, dal conduttore, appena effettuato il servizio viaggiatori. L'agente ovviamente non rilevò che il capotreno era sceso dal convoglio e non pensò, né era pensabile, che il controllo di chiusura sul cruscotto del posto di guida avrebbe fatto scattare il meccanismo, già messo in moto dall'amnesia del macchinista, che fece precipitare gli eventi.

Il treno si avviò, come abbiamo detto, velocemente; tallonò il deviatoio di uscita disposto per l'ingresso dell'incrociante in binario deviato e all'altezza del segnale di protezione si scontrò violentemente col treno che si stava appunto arrestando al segnale di protezione stesso, ancora disposto a via impedita.

Il disastro ebbe purtroppo tragiche conseguenze: morti, feriti, danni ingenti e arresto del personale di macchina.

Esaminiamo ora brevemente quali norme regolamentari sono state, più o meno vistosamente, violate dai protagonisti della tragedia.

Il macchinista, che aveva ricevuto regolare ordine di incrocio, partì dalla stazione indicatagli come sede anormale dell'incrocio stesso, senza attendere l'arrivo del treno incrociante, senza ricevere regolare ordine di partenza da parte del capotreno e quando ancora era esposto il prescritto segnale di arresto davanti al fabbricato viaggiatori.

L'aiuto macchinista, a conoscenza della situazione, commise le stesse infrazioni del macchinista.

Il capotreno, a parte gli eventuali ma non provati accordi intercorsi fra lui e il macchinista circa il significato da attribuire al controllo di chiusura delle porte, consentì al conduttore di effettuare la chiusura delle porte stesse, operazione che avrebbe dovuto compiere personalmente. Non provvide inoltre ad informare, con la dovuta chiarezza, il conduttore circa lo spostamento di incrocio fra i due treni.

Il conduttore agì con una certa leggerezza provvedendo alla chiusura delle porte in sostituzione del capotreno, e senza avvedersi che detto agente era rimasto a terra.

Se si potesse inequivocabilmente affermare che erano intercorsi accordi fra macchinista e capotreno per considerare il controllo di chiusura delle porte elettro-pneumatiche come un ordine di partenza, si dovrebbe amaramente concludere che il destino giocò un brutto scherzo ai responsabili di così modesta infrazione. Abbiamo visto invece che varie altre circostanze si accomunarono, come sempre, per far scattare la molla del disastro.

Francesco GIAMBI

l'enciclopedia sicura

per voi, che volete migliorare
e aprire nuove prospettive alla vostra vita,
per i vostri figli che cercano un aiuto
e una guida negli studi della scuola d'oggi,
ecco, più completa, più pratica, più moderna, la

nuova enciclopedia per tutti

IN 4 VOLUMI

4 VOLUMI
formato
17 x 25 cm.

4.242 pagine

100.000 voci

3.600 illustrazioni

28 grandi tavole geografiche a colori

L'OPERA COMPLETA

L. **48.000**

INTERAMENTE AGGIORNATA AL DICEMBRE 1969

LA NUOVA ENCICLOPEDIA PER TUTTI è stata studiata per soddisfare le molteplici esigenze dell'uomo d'oggi, come strumento indispensabile di informazione e come prezioso ausilio negli studi e nelle ricerche di ogni giorno. E' l'Enciclopedia più completa: le sue centomila voci, dovute a studiosi delle singole discipline, forniscono risposte sempre chiare, documentate, esaurienti su ogni argomento.
E' l'Enciclopedia più pratica: nella misura ideale dei quattro volumi, di facile e immediata consultazione, comprende tutto ciò che si trova nelle decine di volumi di più grandi ed elaborate Enciclopedie.
E' l'Enciclopedia più moderna, sia nel contenuto, informato a un vivo spirito di attualità e a una costante cura di aggiornamento, sia nella veste editoriale che assicura all'Opera una elegante presenza in ogni biblioteca e sopra ogni tavolo di studio o di lavoro.

Offerta speciale riservata
AI DIPENDENTI DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

il PRIMO volume in DONO

Spett. EDITRICE ITALIANA DI CULTURA
Piazza Conca d'Oro 43, 00141, Roma

Desidero ricevere IN DONO il primo volume della vostra NUOVA ENCICLOPEDIA PER TUTTI. Contemporaneamente vi autorizzo a spedirmi gli altri volumi. Mi impegno a pagare l'importo di L. 36.000 nel modo seguente: LIRE 6.000, in contrassegno, a ricevimento dei volumi. + 15 RATE MENSILI DA L. 2.000.

Firma .....
Nome .....
Cognome .....
Tessera N. ..... Compart. .....
Via .....
Città ..... Prov. .....

L'Editrice s'impegna alla sostituzione dell'Opera o al rimborso, qualora non fosse di pieno gradimento.

NOTIZIE PER VOI

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

● Tra i provvedimenti che riguardano il personale e sui quali il Consiglio di Amministrazione ha espresso il suo parere favorevole, sono in primo piano questo mese le numerose graduatorie di merito che interessano i seguenti concorsi: a 8 posti di Ispettore in prova; a 21 posti di Ispettore — medico-chirurgo — in prova; a posti di Operaio qualificato in prova per i Compartimenti di Bologna e Palermo; a posti di Operaio qualificato in prova — tipolitografici — per i Compartimenti di Roma e Firenze; a posti di Conduttore per i Compartimenti di Genova e Roma.

Il Consiglio ha espresso anche il suo avviso favorevole sulla modificazione delle norme relative alle abilitazioni per gli Ispettori dei Servizi Movimento e Commerciale e del Traffico e dei Capi Gestione durante il periodo di prova.

Si è pronunciato infine favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato vari ricorsi avverso punizioni, trasferimenti, istanze per la riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

ASSENZA GIUSTIFICATA

● I ferrovieri iscritti alle varie Associazioni d'Arma o patriottiche, che hanno partecipato, il 4 novembre scorso, presso il Sacrario di Redipuglia, alla tradizionale cerimonia per le onoranze ai caduti in guerra, sono stati considerati in assenza giustificata con la corresponsione delle sole competenze fisse per la giornata suddetta e per il tempo strettamente necessario al viaggio di andata e ritorno.

La disposizione è stata data con circolare del signor Vice Direttore Generale, su direttiva impartita dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

DUE MESI IN SVEZIA

● Una notizia allettante che interesserà sicuramente i ferrovieri che siano in possesso di laurea e che desiderino approfondire le proprie conoscenze in materia di trasporti. L'occasione è offerta dalla Fondazione « Carlo Maurilio Lerici » di Stoccolma, che ha bandito recentemente un concorso per titoli a due borse di studio riservate a cittadini italiani che aspirino a soggiornare in Svezia, durante due mesi, nel corso dell'anno accademico 1970/71, per compiervi studi e ricerche, presso Istituti qualificati, nei seguenti campi: a) Geografia umana: l'uomo e l'ambiente; b) Tecnica ed economia dei trasporti.

L'importo delle borse, di 2.500 kr. ciascuna, verrà corrisposto dalla Fondazione Lerici di Stoccolma.

Sono ammessi al concorso i cittadini italiani laureati presso l'Università o Istituti Superiori italiani, che non abbiano superato i 35 anni di età.

Le domande di ammissione al concorso, firmate dagli aspiranti, dovranno pervenire entro il perentorio termine del 31 gennaio 1970 al seguente indirizzo: Fondazione C.M. Lerici di Stoccolma - via Vittorio Veneto 108, 00187 Roma. Nella domanda l'aspirante dovrà indicare, oltre alle informazioni di rito, anche a quale delle due borse intende concorrere e quali lingue straniere conosce (è indispensabile la conoscenza dello svedese o dell'inglese o del tedesco). Alla domanda dovranno essere allegati: il certificato di laurea; gli eventuali titoli che il candidato ritenga utile presentare nel proprio interesse; il piano particolareggiato degli studi e ricerche che il candidato si propone di svolgere.

VIDIMAZIONE BIGLIETTI BK

● Potranno essere vidimate due caselle itinerario, delle quali la seconda per un percorso in congiunzione a quello indicato nella prima, dello stesso biglietto serie BK, o di due distinti recapiti di viaggio gratuiti. Poiché la determinazione del chilometraggio del percorso di congiunzione può presentare qualche difficoltà tale vidimazione deve essere richiesta esclusivamente in stazione e con un congruo margine di tempo.

Nel caso di biglietti BK di 2ª classe barrati di verde il viaggio in prima classe viene consentito per il percorso complessivo quando una delle due caselle vidimate superi i 500 chilometri.

augurate UNICEF

partecipererete così a una grande opera di solidarietà internazionale in favore dell'infanzia di tutto il mondo

acquistate i cartoncini UNICEF....

Il ricavato della vendita di una sola scatola di cartoncini permette all'UNICEF di distribuire 300 bicchieri di latte ad altrettanti bambini.

I cartoncini UNICEF sono confezionati in scatole da 10 con relative buste e sono in vendita al prezzo di L. 800 la scatola.

Richiedeteli al:

Comitato Italiano
UNICEF
via Cavour, 228/b
00184 ROMA
Tel. 465.338 - 485.679

Oppure alla:

A. A. I. (Amministrazione per le Attività Assistenziali Italiane ed Internazionali) presso l'UFFICIO PROVINCIALE A.A.I. sito nel capoluogo della Vostra provincia.

Noi e la Stampa

Il consistente programma di treni straordinari internazionali predisposto dall'Azienda FS d'accordo con le Amministrazioni ferroviarie estere e i provvedimenti riguardanti il traffico interno per il prossimo periodo festivo sono stati resi noti in occasione di una conferenza stampa che ha avuto luogo a Roma e alla quale hanno partecipato il Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Gaspari, e il Direttore Generale delle FS, ing. Fienga. I treni delle prossime vacanze, scrive S. Villani sul **Corriere della Sera**, saranno veloci come « le frecce » e avranno poche fermate intermedie. Anche da questi programmi speciali, che favoriscono soprattutto lo spostamento dei lavoratori provenienti dall'estero o dal Nord-Italia, e diretti nel Meridione, osserva l'**Avanti**, viene posto in rilievo il ruolo di primo piano che le ferrovie svolgono nei trasporti pubblici, i quali, a loro volta, debbono essere rivalutati nei confronti di quelli privati. L'impegno dell'Azienda FS per rendere più confortevoli i viaggi dei nostri emigrati viene riconosciuto anche da **Il Giorno**,, l'**Avvenire** e **Il Mattino**.

Per le prossime feste natalizie, afferma il **Corriere d'Informazione**, si prevede uno spostamento record di persone tra il Nord e il Sud e le FS vogliono essere all'altezza della situazione: quello predisposto può definirsi un piano gigantesco per i treni di Natale.

E' vero che le festività di fine anno hanno sempre visto un notevole ritorno alla ferrovia da parte degli utenti, precisa **Il Messaggero**, ma l'incremento registrato negli ultimi mesi nella misura del 7-8% delle utenze, dimostra inequivocabilmente l'esistenza di un futuro concreto per la ferrovia come mezzo di trasporto. Occorre però riproporre il treno con i suoi vantaggi al vasto pubblico che subisce l'intensa pubblicità dei mezzi concorrenti, dice il **Corriere della Sera**. L'Azienda ha perciò in programma una vasta campagna di propaganda, nel quadro della quale è stato bandito il premio giornalistico « Ferrovie oggi e domani », sotto gli auspici della Federazione Nazionale della Stampa, al quale possono partecipare i giornalisti operanti nei quotidiani, nei periodici e nei servizi della RAI-TV.

Illustrando le finalità del premio, volte a porre in rilievo l'importanza e il significato del mezzo ferroviario nell'odierna vita di relazione, scrive **La Gazzetta del Popolo**, il Ministro Gaspari ha tracciato le linee di quella che sarà la politica di rilancio delle ferrovie, che consentirà un netto accrescimento qualitativo e quantitativo del mezzo ferroviario, anche in virtù delle realizzazioni conseguite con l'attuazione del Piano Decennale.

Gli obiettivi già raggiunti e quelli ancora da conseguire — come ricordano **Il Resto del Carlino** e **La Nazione** — sono stati poi illustrati, nel corso della stessa conferenza-stampa dal Direttore Generale, ingegner Fienga, il quale — riferisce **La Gazzetta del Mezzogiorno** — ha fatto una sintesi particolarmente significativa dei risultati dell'opera di ammodernamento e potenziamento del sistema ferroviario italiano. L'Azienda statale, osserva la **Unità**, vuole recuperare il terreno perduto tendendo ogni sforzo al miglioramento dei trasporti di massa. Buoni frutti già si vanno raccogliendo, aggiunge **Il Globo**, se è vero, come è vero, che il miglioramento dei servizi ha portato ad un forte ritorno al treno, con un aumento del traffico valutato per i primi dieci mesi del 69 intorno all'8%. Né va dimenticato che nel contempo l'Azienda FS si sta dando un nuovo assetto organizzativo, non trascurando l'assetto sociale, anche mediante la collaborazione e l'inserimento dei rappresentanti del personale nei vari organi preposti allo studio e alla soluzione dei problemi aziendali.

IL FATTERELLO DEL MESE

L'amore degli inglesi per gli animali è proverbiale e l'energia con la quale essi provvedono ad assicurare incolumità e benessere ad ogni tipo di bestiola induce all'utopistica riflessione che se nel mondo tanto si facesse per gli uomini si potrebbe tornare addirittura alla beata « età dell'oro ».

E' recente la notizia che la Camera dei Lords ha deciso che pesci, topi ed altri piccoli animali potranno viaggiare gratis sui treni delle ferrovie dello stato. La questione era stata sollevata in Parlamento dopo che un controllore aveva fatto pagare ad una viaggiatrice 35 scellini per consentirle di portarsi due volpini da Londra a Turor. L'annuncio dell'esito della votazione è stato accolto con uno scrosciante applauso da parte dei Lords e la cosa tanto più stupisce se si pensa alle drastiche misure di « austerity » introdotte nella British Railways fin dal tempo di Mr. Beeching, rimasto famoso come l'uomo della scure, per ridurre almeno in parte il crescente deficit del bilancio ferroviario.

« I treni del futuro saranno costruiti dalla FIAT », si legge su un quotidiano meridionale, che si sofferma a descrivere le caratteristiche delle nuove vetture allo studio per assicurare viaggi sempre più confortevoli sulle F.S. Di « treni-bandiera » parla M. Righetti sul **Corriere della Sera**, intitolando l'articolo in materia « Il superattivo viaggiante ». Dando il via a questo programma, precisa l'A., ricordando quanto ebbe a dire in proposito lo stesso Direttore Generale, le Ferrovie italiane non vogliono fare ostentazione di lusso o mettersi in concorrenza con altri mezzi di trasporto. Esse vogliono semplicemente dimostrare di essere in grado di offrire agli utenti la possibilità di fruire di servizi veramente di « élite ».

Un altro avvenimento di importanza più che nazionale in campo ferroviario ha avuto un'eco vasta e favorevole: si tratta dell'inaugurazione degli impianti di Tarvisio che sono stati adeguati, scrive **Il Sole/24 Ore**, ad un traffico sempre crescente in due punti nevralgici dei traffici provenienti dal Centro e dall'Est europeo. E' solo un primo passo, afferma **Paese Sera**, e il problema potrà considerarsi risolto quando da Trieste a Udine e a Tarvisio si snoderà una moderna linea ferroviaria a due o a quattro binari. Le due opere, scrive da parte sua M. Righetti sul **Corriere della Sera**, assumono un significato che va al di là del fatto contingente e costituiscono una logica premessa per l'inserimento del porto di Trieste e della regione Friuli-Venezia Giulia nelle grandi correnti di traffico europee, e la stessa partecipazione del Ministro dei Trasporti alla loro inaugurazione, afferma **Il Piccolo**, vuol significare la crescente importanza di questi impianti e la loro funzione internazionale. Trieste segue con particolare interesse l'avvenimento, poiché il potenziamento dello scalo confinario faciliterà i traffici dell'Europa centrale che fanno capo al suo porto, permettendo di fronteggiare più agevolmente la massiccia concorrenza jugoslava, per cui il complesso dei lavori realizzati al confine deve a buon diritto definirsi, precisa **Il Fiorino**, come « una grande base ferroviaria per gli scambi italo-austriaci ».

Maria GUIDA

Per Voi, Amici in pensione

a cura
di A. Maussier

Prima di iniziare desidero rivolgere una raccomandazione a tutti coloro che scrivono accludendo il francobollo per la risposta, per pregarLi di non farlo quando la stessa viene chiesta a mezzo del giornale.

Cominciamo col rispondere all'amico **Giovanni Consigliere** il quale vuol sapere se il servizio militare riscattato ai fini della buonuscita comporti anche lo aumento del decimo. Rispondiamo negativamente ed aggiungiamo che anche ai fini della pensione tale tipo di servizio non viene mai aumentato del decimo. Precisiamo che i servizi riscattati per la buonuscita vengono valutati soltanto per la loro effettiva durata.

L'Op. di 1ª cl. a riposo Ottaviano Occhiuzzi non sa spiegarsi come mai in attività di servizio egli percepiva lo stipendio annuo di L. 1.317.800, ed in pensione esso è stato calcolato in L. 741.150. E' presto detto. Forse il collega non ricorda che le pensioni sino al 29-2-68 sono liquidate in base agli stipendi in vigore al 31-12-64 ed aumentate del 60 per cento (i due 30 per cento dell'integrazione temporanea). Dall'1-3-68 tali pensioni sono state riliquidate in base ai nuovi stipendi previa cessazione del 60 per cento. Ora nel suo caso è accaduto proprio che la Sua pensione è stata liquidata sui vecchi stipendi e, dall'1-3-68, riliquidata sulla base di quello effettivamente percepito in attività di servizio. Ci meraviglia anzi come mai egli non abbia avuto la notifica della riliquidazione già da tempo effettuata.

Al signor **Antonio Furci** che chiede chiarimenti sui riscatti dei servizi militari rispondiamo che tutti coloro che lo hanno chiesto riceveranno comunicazione di tali provvedimenti. Naturalmente, trattandosi di migliaia di Decreti, questi non potranno essere adottati simultaneamente e quindi gli interessati ne riceveranno notizia gradualmente, secondo il lavoro e i vari impegni che hanno gli Uffici che provvedono a tale compito.

All'ex Manovratore **Giuseppe Lanzo** togliamo subito il timore che la Sua lettera potesse essere cestinata (e perché dovremmo farlo?) e gli rispondiamo che se ha già ricevuto la notifica deve recarsi alla Direzione Provinciale del Tesoro e pregare quegli impiegati se possono agevolarlo in qualche modo.

L'amico **Donato Russo** ci riscrive per esporci tutti i suoi quesiti ai quali — essendo essi di natura personale — ci limitiamo a dare le risposte.

1) la Sua matricola è 318854 e non 318858, la quale corrisponde ad altro agente con un cognome del tutto diverso. Non c'è quindi possibilità di errori dovuti a omonimia;

2) la prima notifica (quella del 72 per cento) si riferiva alla pensione senza servizio militare. La seconda (quella dell'80 per cento) è la definitiva e tiene conto del servizio reso alle armi;

3) l'inizio del servizio è confermato esatto quello che decorre dal 1-6-39; da tale data comincia quello di ruolo. Quello precedente (dall'1-6-38) è stato considerato nel riconoscimento dell'avventiziato che ora, peraltro, è divenuto inutile avendo egli superato i 37 anni anche senza di esso.

L'Assuntrice **Speranza Cenedella** (speriamo di avere interpretato esattamente il cognome) può fare domanda di riscatto in carta semplice in base alla Legge 94/69. Dalla sua lettera non si ricavano elementi per poter dire se i servizi da lei resi siano riscattabili, cosa questa che potrà rilevarsi solo dai documenti di cui sarà certamente in possesso. Accluda alla sua domanda, che può anche presentare al Compartimento, copie fotostatiche dei suoi documenti, qualora non voglia privarsi degli originali.

Un « gruppo di pensionati » di Roma ribatte sulla solita questione dei pensionati più giovani che in molti casi hanno riscosso gli arretrati prima degli altri più anziani. Anziché limitarsi a scriverci una lettera senza firma potevano dirci i loro nomi e così avremmo almeno potuto dare uno sguardo alla loro posizione. Se vogliono farlo, noi siamo qui.

Buone notizie per coloro che ci hanno chiesto lo stato di trattazione delle loro pratiche ai fini della riliquidazione in base alla Legge 249/68, in particolare:

Capo Gest. P.le a riposo **Orazio Corbo** L. 1 milione 460.000 annue lorde; Deviatore a riposo **Pietro Cristino** L. 1.035.500 annue lorde; **Lucia Fadarola** ved. **Cristino** L. 234.100 più L. 24.000 per caroviveri; Conduttore Capo a riposo **Mario Toga** Lire 1.205.000 annue lorde; Applicato a riposo **Adelmo Fantoni** L. 1.040.000 annue lorde. I relativi ruoli si trovano già in possesso delle rispettive Direzioni Provinciali del Tesoro dal mese di agosto, ad eccezione di quello del collega **Toga** che è stato spedito in settembre.

All'ex Capo Stazione P.le **Michele Martinelli** ripetiamo ciò che abbiamo sempre detto in merito alle differenze che si riscontrano tra le cifre annue lorde buonuscita. Del relativo provvedimento riceverà notizia tra breve. Comunque il collega stia certo che presso la Direzione Generale non « vengono eseguite grandi ingiustizie » né vi sono « piaghe da risanare » come quella dei « vecchi pensionati » che vengono scavalcati dai più giovani. Forse egli, quando parla di « vecchi », intende riferirsi ad altri visto che lui è a riposo solo dal 21-5-68.

Doppia risposta a **Luigi Nadalini:** sia la riforma della buonuscita che quella della pensione sono state fatte.

Il Signor **Vincenzo Marzagalli** chiede di conoscere se ha diritto alla riliquidazione della buonuscita per il servizio prestato come contrattista. Ne ha diritto se è cessato dopo il 5-1-66 e se ne ha fatto domanda.

L'Op. Q.to di 1ª cl. **Filippo Di Rienzo** trova una discordanza tra il numero degli scatti attribuitigli in occasione della liquidazione originaria (15) e quelli considerati in sede di riliquidazione in base alla Legge 249/68 (13).

Il numero esatto è quest'ultimo. Nella liquidazione originaria è stato commesso un errore che però non ha influenza sull'importo della pensione. Si tratta dello stipendio di L. 727.425 che corrisponde al 13° scatto di Oq. Q.to 1ª cl. Nella prima liquidazione anziché 13 è stato scritto (15). Tutto qui! All'atto della riliquidazione, questa è stata effettuata sullo stipendio di L. 1.269.880, corrispondente a quello di L. 727.425 delle precedenti tabelle. Tutto a posto e quelle mensili nette. A meno che non si disponga di tutte le Leggi non è assolutamente possibile calcolare da sé il netto. Anzi in un numero passato riportammo il prospetto delle ritenute e la tecnica del relativo calcolo. Dicemmo pure che la cosa è un po' difficile, ma se c'è qualcuno che ha un po' di tempo per dedicarvisi non è impossibile. Comunque per il caso che interessa il collega **Martinelli** dobbiamo, ahimé, dirgli che quanto gli è stato corrisposto è esatto. Il netto mensile corrispondente al lordo annuo è di L. 105.251. Togliendo da questa cifra le Lire 98.050, si ha una differenza di L. 7.201. Naturalmente da questi calcoli è esclusa l'indennità integrativa speciale ammontante a L. 16.311 mensili nette.

L'Op. Q.to di 1ª cl. **Francesco Pagliuca** vuol sapere se il servizio militare, ai fini della pensione, comporta aumento di scatti di stipendio. La risposta è negativa. Tale periodo influisce solo sulla durata del servizio ed eventualmente sul compenso ex Combattenti per coloro che ne hanno titolo e che lo hanno richiesto in attività di servizio.

Per l'amico **G. Canino** ci dispiace non poter dir nulla in merito alla sua riliquidazione in quanto non ci dice il suo nome di battesimo o la sua matricola o il numero del suo libretto di pensione.

Una buona notizia per **Emo Sbicego** il quale non ha ricevuto più notizie del suo ricorso prodotto alla Corte dei Conti. Si trattava di ottenere la valutazione di un periodo di servizio militare ai fini di pensione. La sua pensione è ora stata già riformata per tener conto di quanto egli chiede, per cui non c'è più bisogno di proseguire nell'azione giurisdizionale.

Cogliamo l'occasione per rammentare a tutti i pensionati, nuovi e vecchi, che quando l'Ufficio Pensioni non ha potuto tener conto di qualche elemento ai fini della pensione per mancanza o per incompletezza di documenti, la riforma della pensione avviene, in genere, d'ufficio oppure è sufficiente scrivere esponendo il proprio caso. Sconsigliamo quindi a tutti di precipitarsi a fare il ricorso perché, oltre tutto, ci sono anche delle spese da affrontare. Lo stesso discorso vale in caso di errori materiali.

Proseguiamo con il Capo Stazione P.le a riposo **Santo Modica** per informarlo che verrà proceduto alla riliquidazione della buonuscita appena l'organizzazione a ciò preposta potrà disporre della posizione personale tuttora impiegata nelle ultime fasi della riliquidazione della pensione.

Analoga risposta al Signor **Ettore Primavera** nei cui confronti però è in corso la riliquidazione della buonuscita.

Il Geometra **Luigino Marcotti** vuol sapere:

1) perché non gli è stato conteggiato il servizio da contrattista dall'1-6-39 al 12-6-40; risposta: perché non risulta lo abbia chiesto durante l'attività di servizio.

2) Perché non ha avuto i benefici spettantigli quale ex combattente; risposta: perché la relativa domanda a suo tempo prodotta era intempestiva.

3) Quali criteri hanno determinato solo in quattro anni la valutazione del servizio militare ai fini di pensione; risposta: perché parte del servizio militare è stato prestato in coincidenza con il servizio ferroviario. Quello prestato anteriormente (2 anni e 4 giorni) e le campagne di guerra (4) portano invece a 6 anni e 4 giorni il servizio alle armi da lui reso.

4) La pensione liquidata in base a L. 716.600 sarà riliquidata d'ufficio? risposta: sì ed è già stato fatto; tra breve ne avrà notizia.

Siamo spiacenti di non poter dare una risposta esauriente al Signor **Giacinto Foresta** il quale lamenta che nella liquidazione della pensione non sarebbe stato tenuto conto di tutto il servizio coloniale da lui reso. Precisa che anche se ciò fosse avvenuto sarebbe irrilevante, per avere egli superato i 37 anni di servizio, ma lo chiede per « recuperare qualche cosetta » ai fini della riforma della buonuscita.

Premesso che non siamo in possesso del suo fascicolo di pensione, inviato al riscontro, lo rassicuriamo nel senso che se le cose, per ipotesi, stessero come egli dice, il servizio coloniale, nella forma da lui esposta, è costituito da un aumento di valutazione che, in quanto tale, non è di utilità alcuna ai fini della buonuscita.

Il Signor **Luigi Bo** chiede notizie della sua pensione. La stessa è stata già riformata e portata da 31 a 35 anni per tener conto di altri servizi. Essa ammonta, ora, a L. 926.000.

Spiacenti per il Capo Tecnico di 1ª cl. **Bruno Lattanzi** di Milano per il fatto che le norme relative alla concessione del distintivo di anziano della rotaia sono diverse da quelle delle pensioni.

E per questo numero abbiamo finito. Tanti saluti ed auguri di buona salute a tutti.

Attualità D.L.F.

Un'esperienza per il futuro

ITALIA-BULGARIA 1-6

BULGARIA: HADIJSKI - GEROV - CHRISTAKIEV - PEEV - PAUNOV - STAMBOLIEV - VASSILEV - ANKOV - LUKANOV - GUEORGUIEV - VALKOV.

ITALIA: DI CENSO - (RIGHETTI) - MAFFIERI - ROSSI - GATTO - GIORDANO - SONATO - BRESSAN - SMERIGLIO - TIEGHI - CASTIONI - RONSETA.

Arbitro: MASCALI del Comitato Regionale Veneto.

Campo: LANEROSSI-VICENZA - Vicenza.

Non c'è stato niente da fare. Noi siamo dei puri dilettanti, rispetto al dilettantismo-professionistico delle organizzazioni sportive ferroviarie dei Paesi dell'Est. Non è servito nemmeno includere nella squadra all'ultimo momento Bressan di Verona, un elemento richiesto da squadre di divisione nazionale.

I bulgari sono arrivati privi di alcuni elementi, trattenuti dalla Federazione per le partite della nazionale, impegnata nelle eliminatorie della Coppa Rimet: in particolare mancavano di Bonet, capocannoniere della massima divisione bulgara, oggi considerato superiore al famoso Asparukov.

Ma pur priva di questi elementi, la Bulgaria ha schierato ben quattro giocatori che hanno fatto parte della squadra olimpica a Città del Messico.

A questo punto non restava alla nostra squadra che affidare le sue speranze all'entusiasmo allo sforzo generoso se non altro per limitare in qualche modo il passivo. Per contro, dobbiamo ammetterlo, la sconfitta è stata più pesante del previsto.

Oltretutto abbiamo avuto la sfortuna di incassare quasi a freddo due goal che sono stati determinanti per il risultato.

Torneremo a cimentarci nel prossimo torneo? Dirlo oggi forse è prematuro, ma, se così sarà, anche se riusciremo sempre ad arrivare alle semifinali, troveremo lo spauracchio bulgaro, romeno, e sovietico che sia. Disco chiuso? Siamo sinceri: sì. Ed allora sorge la domanda: perché partecipare? E' semplice la risposta: lo sport è fatto di vittorie e sconfitte. Lo sport ferroviario, qualunque sia il risultato, è soprattutto un mezzo per stabilire un contatto tra uomini di lingua e mentalità diverse dare vita a rapporti di amicizia duratura che soprattutto nell'agone sportivo trovano un punto d'incontro fattivo.

Giuseppe MAGI

Il Dottor Riccardo Lattanzi, Segretario Capo del Servizio Ragioneria, si riposa, a fine settimana, correndo sui campi di gioco di tutta Italia. Egli è, infatti, arbitro stimato (per quanto può esserlo un arbitro!), di serie A. Nella foto lo vediamo, al centro della terna arbitrale, entrare in campo per dirigere la partita Inter-Torino.

TUTTA RETE

ANCONA

Red.: Dr. A. Rosso, T. 370

● **Il giorno 10 novembre**, presso il Deposito Locomotive di Ancona, è stata commemorata la ricorrenza del Novembre, festa dell'Unità Nazionale, con alcuni giorni di ritardo sul calendario, per motivi organizzativi, in quanto tutti gli ex combattenti e le Autorità erano per quel giorno impegnate con le celebrazioni ufficiali.

Alla suggestiva e degna cerimonia, perfettamente organizzata, che intendeva onorare la memoria dei caduti di tutte le guerre e del lavoro, è intervenuto S. E. il Vescovo di Ancona, che ha officiato la S. Messa per i Defunti ed ha rivolto ai Ferrovieri toccanti parole di carità e di amore.

Il Direttore Compartimentale, ing. Mario Notari, con interessantissimo discorso ha illustrato il fine della cerimonia ed ha esaltato l'opera della Azienda.

L'on. Renato Tozzi Condivi, invitato dalla Sezione A.N.C.R./F.S., ha pronunciato il discorso commemorativo, rendendo degno omaggio ai nostri caduti Ferrovieri per il Paese, e, quale presentatore della Legge riparatrice a favore degli ex combattenti pubblici dipendenti, ha esaurientemente e magistralmente aggiornato i numerosissimi convenuti, sul troppo faticoso iter della tanto attesa proposta di Legge.

Ha poi preso la parola l'on. Alfredo Morea, Presidente Provinciale della Federazione Combattenti e Reduci, combattente della prima guerra mondiale, che ha rivolto un caloroso indirizzo di saluto a tutti i ferrovieri intervenuti.

Erano presenti: il dr. Mirco Maggiolini — delegato compartimentale dell'A.N.M.I.G. —, il dr. Rolando Ricciotti, consigliere nazionale dell'A.N.C.R., tutte le Autorità cittadine, militari e ferroviarie locali, familiari di caduti e rappresentanze di altri pubblici dipendenti.

Regista della bella e sentita cerimonia è stato il Presidente della Sezione A.N.C.R./F.S. Compartimentale, cav. Ivo Emett, che all'inizio della celebrazione ha espresso parole di benvenuto e di ringraziamento a tutti gli intervenuti.

BARI

Red.: Sig. V. Meterangelo, T. 2535

● **La stazione di Vaglio** è stata dotata di A.C.E.; l'impianto ha notevolmente migliorato le condizioni di esercizio e di sicurezza della circolazione dei treni.

● **C.R.U. - Nuovo Consiglio di Reggenza.** Si sono tenute di recente le elezioni per il Consiglio di Reggenza del C.R.U. E' risultato eletto 1° Reggente l'Ispettore P.le dott. Raffaele Miolla. Segretario il sig. Giuseppe Tarulli e addetto all'organizzazione il sig. Pietro Masotti; per l'organizzazione del G.P.S. l'Isp. P.le dott. Fedele Mascolo.

Felicitazioni ed auguri di buon lavoro da parte di « Voci ».

● **Nuova affermazione** del D.L.F. Bari ai Campionati nazionali di pesca con bolentino svoltisi all'Argentario. La coppia Ranieri-Calabrese si è piazzata al posto di onore, mentre Cinquepalmi-Marzocca hanno ottenuto il 4° posto. Ci felicitiamo sinceramente con le brave coppie di dopolavoristi baresi, augurando maggiori affermazioni.

● **Lauree** - Il Segretario Tecnico Capo della Divisione Lavori geom. G. Giovanni Moramarco ha brillantemente conseguito la laurea in economia e commercio, discutendo la tesi « I costi costanti nella teoria delle tariffe di trasforto ». Cordiali auguri al bravo collega.

Nicola, figlio del Manovale di Egnazia, Quirico Semeraro, si è brillantemente laureato in medicina e chirurgia col massimo dei voti e lode. Vivissimi auguri al neo-dottore e felicitazioni per l'amico Semeraro.

Anche Luigi, figlio del C. S. Mario Tundo della stazione di S. Pietro Venotico, ha conseguito in modo brillante una laurea: quella in lingue e letterature straniere presso l'università di Lecce. Al bravo Luigi ed all'amico Tundo i più vivi auguri di amici e colleghi.

● **Fiori d'arancio** - Nella chiesa dell'Immacolata in Foggia la gentile signorina Lucia, figlia del C.S. P.le Antonio D'Avvocati, è andata sposa al C.S. geom. Renato De Felice. Auguri di felicità da « Voci ».

● **La cicogna** ha fatto diventare nonno il Capo squadra della linea Giuseppe Giannone di Grumo A., regalandogli, con la necessaria collaborazione della figlia signora Santa Proscia, una vispa bimba di nome Isabella. Auguri da « Voci » alla felice famiglia.

● **Magnifica affermazione** del Coad. Capo Nicola De Benedittis della Divisione Ragioneria alla Mostra Internazionale d'Arte tra Ferrovieri a Belgrado, dove ha vinto il I Premio nella sezione « grafica ». All'affermato artista tutti i complimenti sinceri di « Voci ».

● **Il titolare di Bisceglie** Capo Stazione Principale cav. Francesco Cavaliere è stato collocato a riposo per raggiunti limiti di età. Durante una simpatica cerimonia il Capo Reparto Movimento dott. De Liddo ha portato il saluto ed il ringraziamento dell'Azienda per la lunga e fattiva opera svolta in diversi settori dell'esercizio. Erano convenuti il titolare di Trani dott. Bonante, il titolare di Ofantino sig. Cibelli e quello di Molfetta sig. Serio. I colleghi della stazione hanno offerto a « don Ciccio » un portachiavi in oro ed una medaglia ricordo pure in oro. Anche i Manovratori hanno avuto un pensiero gentile offrendo un portachiavi in argento al festeggiato, che ha ringraziato tutti evidentemente commosso.

« Voci » aggiunge i suoi cordialissimi auguri di lunga e serena pensione.

● **Porgiamo vive condoglianze:** al Segretario Capo Abramo Giovine ed al Capotreno Pasquale Giovine per la perdita del padre Giuseppe, Manovratore Capo a riposo; alla famiglia del Manovale Sergio Palmieri deceduto per infortunio sul lavoro nella stazione di Molfetta; al Manovale Domenico Pappagallo della Zona IE di Barletta per la perdita della madre.

● **A tutti i colleghi** che nel decorso mese hanno lasciato l'Azienda per collocamento a riposo auguriamo lunga e serena quiescenza.

● **Vivissimi auguri,** per il tanto atteso passaggio a ruolo, all'Assuntrice Erminia Savino, moglie dell'Assuntore Nazario Saitto, da 35 anni in servizio al P.L. km. 488 + 233 sulla tratta Foggia Termoli.

BOLOGNA

Red.: Cav. A. Sensi, T. 3350

● **E' andato volontariamente** a riposo il dott. Giovanni Ruggiero, Isp. Capo da tanti anni. Attaccato al servizio, soprattutto alla pertinenza ed alla precisione degli atti contabili, ha avuto il merito di avere curato anni or sono l'impostazione migliore possibile della Divisione Ragioneria, nel cui nuovo organigramma ha saputo collocare ciascun lavoratore col sicuro fiuto di chi sa impostare un contatto umano, continuo ed affabile. Il tempo farà sentire l'assenza in Divisione del suo calore di squisita impronta partenopea; i collaboratori tutti, che già sentono la mancanza della sua buona parola, impediti dal tributargli un affettuoso grazie, lo fanno ora tramite « Voci », consentendo a chi scrive di completare, per vecchia amicizia, il coro salutante.

● **Rinvio 10** - Il Rev. Capo Giorgio Scala, senza tanta fretta come è nella sua indole ma con la sicurezza di cui sa fare 1 + 1 + 1, si è laureato in matematica: non è il primo che trova modo di conciliare studio e lavoro ed anche a lui porgiamo calorose felicitazioni, diciamo di 1ª classe.

Nel campo dei parenti di ferrovieri, citiamo il figlio Alessandro del C. D. P.le Martelli Gino del DL di S. Donato, laureatosi ingegnere elettronico.

Altro ingegnere, questa volta chimico, è Giancarlo Mina, orfano del Cond. Angelo già del DPV di Rimini; sempre fra i migliori, ha già trovato lavoro, col solo imbarazzo della scelta fra le tante proposte ed ha così onorato la memoria del padre, che tanto aveva tenuto a ciò fra mille sacrifici. Da ultimo citiamo la laurea in psicologia (110/110) conseguita dalla figlia di quell'autentico e notissimo uomo di relazioni umane che è Ennio Bonini (Appl. P.le Traz.); la neo-laureata è già sposa e madre. A tutti ampi elogi, anche a nome dei colleghi dei rispettivi genitori.

● **E' ora la volta** di un quartetto di neo-Cavalieri R. I.: Ardo Furlani, CS P.le; Nello Ferraresi, CS Sup.; Luigi Marchi, Cond.; Pietro Pirini, Coad. Capo. A tutti un cordiale benvenuto fra i cavalieri; al cav. Pirini, più volte apparso su queste colonne per la sua indefessa opera di organizzatore eccelso nel campo della pesca sportiva, un particolare compiacimento per lo avvenuto riconoscimento della sua diuturna e faticosa opera svolta nell'avviare migliaia di fer-pescatori al buon uso del tempo libero.

LA SCOMPARSA DELL'ING. CAVAGNARO

Il 12 dicembre è venuto improvvisamente a mancare l'ing. Giuseppe Cavagnaro, Direttore del nostro Istituto Sperimentale. La sua scomparsa ha destato profonda commozione a tutti i livelli dell'Azienda, dove l'opera dell'ing. Cavagnaro era conosciuta ed apprezzata.

« Voci della Rotaia » si associa al cordoglio dei ferrovieri nell'esprimere ai familiari dello scomparso la sua partecipazione alla grave perdita.

CAGLIARI

Red.: Dr. E. Serafini, T. 310

● **Con commosse parole** scritte sul foglio di corsa del suo « ultimo treno » il Capo Treno Costantino Maccioccu del D.P.V. di Sassari si è congedato dai colleghi e dai superiori. « Voci » porge al bravo Capotreno un saluto e tanti auguri di lunga pensione.

● **Nell'intento di sostenere** la nobile iniziativa dell'assistenza morale che la Conferenza Vincenziana va espletando per merito di una decina di colleghi, la Redazione Compartimentale invita tutti i ferrovieri a segnalare eventuali improvvisi ricoveri in ospedale di agenti e informa tutti coloro che vogliono far parte del gruppo addetto alle visite di prendere contatto col sig. Capo Franco Perniciano della Divisione Ragioneria.

● **Il Presidente** della Compagnia Sant'Efisio concessionaria di diversi servizi appaltati nelle stazioni e nei depositi della rete sarda cav. Gesuino Mameli è deceduto a Cagliari. Esemplare figura di dirigente, apprezzato sindacalista lascia un ottimo ricordo in molti ferrovieri che lo hanno conosciuto. Alla vedova ed ai quattro figli le nostre condoglianze.

● **Sono deceduti:** Antonio Lai, ex manovale del Deposito Locomotive di Cagliari e il cav. Davide Marras Gavaudo, ex Ispettore Principale della Divisione Trazione. Alle rispettive famiglie le condoglianze di « Voci ».

● **Cicogna Express:** Valentina Saiu figlia del Capo Gestione 1ª classe Pietro, Patrizia Zucca del Macchinista 1ª classe Antonio, Costanzo Ledda del Capo Gestione 1ª classe Mario, Deborah Turris dell'Operaio 1ª cl. Angelo Elisabetta Loi del Cantoniere Placido, e Pietro Carboni nipotino del Capo Gruppo Control-

leria Gerolamo Naimoli. A tutti le nostre felicitazioni!

● **All'annuale festa** dei donatori di sangue non poteva mancare il gruppo dei ferrovieri. E' stato premiato con la medaglia d'oro, per oltre 50 trasfusioni raggiunte, l'operaio qualificato della Squadra Rialzo di Cagliari Francesco Deiana. Congratulazioni!

FIRENZE

Red.: **Dr. A. D'Errico, Tel. 2301**

● **Calorosamente festeggiato** da amici colleghi e superiori Luigi Malavolti, Capo Tecnico principale presso l'Ufficio 6°, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età.

Particolarmente competente nella tecnica della saldatura, il Malavolti si è distinto, durante la sua carriera ferroviaria, compiendo particolari esecuzioni che richiedono speciale abilità come, ad esempio, la messa a punto del procedimento di saldatura di un modello di telaio a nido di ape del « Settebello ».

Queste sue particolari prestazioni gli sono valse numerosi riconoscimenti.

Auguri vivissimi di serena quiescenza.

● **Profonde condoglianze** a Roberto Garrone, Segretario Tecnico presso l'Ufficio 9°, per la perdita della madre, Signora Clorinda.

● **Si è spento a Firenze** il cavalier Gino Marchetti, ex Ispettore Principale. Il Marchetti, che da sette anni aveva lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, aveva prestato la maggior parte della sua attività ferroviaria all'Ufficio Studi locomotive del Servizio Trazione quale diretto collaboratore dell'ing. D'Arbela per lo studio delle locomotive trifase e l'illuminazione elettrica autonoma delle vetture.

Porgiamo alla famiglia dello scomparso profonde condoglianze.

● **Nadia Balzanti,** figlia del collega Norberto dell'Ufficio 10°, è una brava ragazza che per la scuola ha sempre dato ai genitori una infinità di soddisfazioni. Recentemente ha vinto una borsa di studio che le permetterà di ricevere per cinque anni un lauto premio in denaro. Adesso frequenta con successo la 4ª ginnasiale al Liceo « Galileo » di Firenze. Auguri, Nadia, per i futuri successi e rallegramenti al babbo ed alla mamma, signora Lidia.

● **Un torneo di calcio** vero e proprio, organizzato e condotto in piena regola da esperti veterani del football, si sta svolgendo fra le Squadre degli Uffici 6°, 7°, 8°, 9°, 10°/4° del Servizio Materiale e Trazione. Formazioni brillantemente addestrate, in perfetto assetto sportivo e soprattutto fornite di una buona dose di giovanile spirito agonistico.

L'ambita posta messa in palio consiste in una bellissima coppa offerta dal Direttore del Servizio Materiale e Trazione, ingegner Bolognin. Il 1° turno, che ha visto impegnate le squadre delle più potenti formazioni, si è concluso con la vittoria dell'« ottavo » sul « sesto » per 3 a 2. Partita interessante, oltre che per il bel gioco, per il « tifo » e per la cordialità simpatica e burlesca che anima questi incontri. Il programma prevede ancora nove partite, tutte all'impronta del buon umore.

● **La squadra di tennis** del Dopolavoro ferroviario di Firenze, composta dall'ing. Masi e dai signori Martelli, Grimaldi e Simonelli, ha vinto il torneo internazionale organizzato dal suddetto sodalizio. Al secondo posto si è classificato il dopolavoro della Soc. Manetti e Roberts, seguito dalle squadre della « Galileo », dei postelegrafonici e da altre.

La premiazione è avvenuta presso il centro sportivo di via Paisiello alla presenza del Direttore compartimentale ing. Martarelli e di autorità cittadine.

Ai nostri Lettori auguriamo Buon Natale e un felice 1970

● **Nel saloncino della nuova** sede del D.L.F. di Firenze ha avuto luogo la premiazione dei figli dei soci che si sono distinti nel concorso nazionale di disegno per ragazzi indetto per l'anno in corso. Alla simpatica manifestazione erano presenti il dottor Coratelli, capo della Segreteria compartimentale, esponenti del sodalizio fiorentino e invitati. I ragazzi premiati sono: Carla Scaletti, Marco Vannini, e Sandra Manetti, studenti della scuola media; Gianni Palchetti, Patrizia Romoi e Anton Giulio Barbaro, scolari delle elementari.

● **Si è svolto con successo** il tredicesimo concorso fotografico indetto per i soci del D.L.F. di Firenze. Nella classifica finale i primi tre premi sono andati a Piero Pini, Carlo Bicchierai e Mario Ghignola per la sezione bianco e nero, e a Luigi Micheli, Aldo Bacherini e Armando Savini per la sezione diapositive a colori. I premi speciali riservati a soggetti ferroviari sono stati assegnati a Silvano Ponti, per una foto in bianco e nero e a Danilo Toti per una diacolor. Nel corso della manifestazione sono state esposte fotografie a soggetto vario eseguite da ferrovieri cecoslovacchi.

● **Il signor Lamberto Fini,** figlio del Capo deposito superiore Enzo, di Firenze, si è laureato in ingegneria elettrotecnica presso l'università di Bologna, discutendo col professor Modoni una tesi su « Metodi di misure a scariche parziali nei cavi di grande lunghezza ». Al neo ingegnere giungano i nostri migliori auguri.

● **Sono nati:** Silvia all'Ispettore di 1ª cl. ing. Giovanni Simeon, e Lorenzo all'Operaio qual. Francesco Acuti. Auguri ai neonati e felicitazioni ai genitori.

● **Vivissimi auguri** di buona quiescenza ai seguenti dipendenti della Officina Veicoli di Firenze P.P.: Operaio specializzato Guido Faini; Operai di 1ª cl. Arnaldo Passignani e Fosco Maggerelli; Manovale Ferdinando Benassi.

GENOVA

Red.: **Rag. G. Sguerso, T. 541**

● **Il Dopolavoro ferroviario** ha partecipato con una nutrita e preparata schiera di filatelici alla VII Monastra Nazionale Ferroviaria di Filatelia, tenutasi dal 1° al 4 novembre scorso a Trieste, raccogliendo larga messe di allori ed aggiudicandosi l'ambita coppa del Sottosegretario ai Trasporti. Alfiere del successo il dopolavorista Chiarino Boragni che ha ottenuto la medaglia d'oro nella classe d'onore. Il Boragni è reduce da un'altra brillante vittoria conseguita a Livorno alla Mostra Nazionale del mare, dove gli è stata attribuita la medaglia d'oro dell'Accademia di Livorno.

Col Boragni hanno avuto premi: Luigi Ferrando medaglia d'oro categoria Tematica Ferrovie e Antonio Fava medaglia di vermeille nella stessa categoria; Alba Boragni medaglia di vermeille nella categoria Antichi; Franca Cavallino medaglia vermeille nella categoria Moderni d'Italia; Enrico Malan e Luigi Ferrando, medaglia di vermeille nella categoria Tematica generale. Presenti alla mostra anche i Dopolavoristi: Ferrando Antonio, Castello Annamaria e Boggiani Umberto.

● **Binario dieci.** Anche quest'anno lo studente Amendolia Salvatore Roberto, figlio del Capo Stazione P.le Paolo dirigente la Agenzia Doganale del Porto, ha conseguito la

CORSO DI STUDI A GENOVA

Con una visita allo stabilimento Italsider ed un pranzo a Serra Riccò (Genova) si è concluso il corso di istruzione per gli Operai IE neo assunti del Compartimento di Cagliari. Ospitati nell'albergo annesso alla Scuola Professionale della Divisione Lavori di Genova i quindici agenti hanno potuto partecipare proficuamente al corso di istruzione approfittando delle attrezzature che nel Compartimento di Cagliari non esistono. Si tratta di banchi di manovra ACE sui quali i nuovi assunti hanno dovuto far pratica in vista della istituzione di analoghe apparecchiature in Sardegna.

rara borsa di studio per l'ammissione alla Scuola Normale Superiore di Pisa, facoltà di fisica.

Il libretto dell'Amendolia riporta i brillanti risultati ottenuti, particolarmente per l'ammissione al terzo anno al quale, lo studente si è iscritto presentando la media del « trenta ».

Al collega Amendolia le nostre congratulazioni ed al giovane Salvatore Roberto un grosso « in bocca al lupo » per le nuove fatiche e per un luminoso domani.

● **Cicogna Espress.** Felicissimi Sabrina e Giulio figli di Marcello per l'arrivo della sorellina Anita; esultanti il nonno dott. Giulio Buccheri Capo del III Riparto Movimento e la nonna sig.ra Nora.

Ai genitori le nostre felicitazioni unite ai più vivi auguri ed ai Nonni cordiali congratulazioni, fra il cinguettio della bella nidiata.

● **Gli addetti al posto** di verifica di Genova S. Benigno hanno salutato l'ora dell'addio alle F.S. per il verificatore Aldo Ferrando.

Alla simpatica riunione ha partecipato anche l'ing. Del Corso e vari Funzionari della Divisione Materiale e Trazione nonché il Capo Tecnico Titolare del posto stesso, signor Giuseppe Carenzo. Al neo pensionato gli amici hanno offerto una pergamena ed una artistica medaglia d'oro ricordo. Nella medesima circostanza è stato altresì festeggiato il Capo Tecnico Antonio Solinas trasferito a Savona, al quale è stata consegnata una pergamena ed una artistica medaglia d'oro ricordo.

● **Il personale dei treni** ha voluto attribuire un'alta manifestazione d'affetto e di riconoscenza al cav. Antonio Ferreri, Capo del Riparto Personale dei treni, che ha lasciato il servizio il primo novembre scorso. Il simposio, ricco di dovizie e di affluenza, con la partecipazione del Capo Divisione Movimento ing. Picciocchi, è stato tenuto all'Hotel Crespi di Genova.

Calorose parole sono state indirizzate al cav. Ferreri dall'ex Controllore Superiore Persoglio, mentre veniva regalato al festeggiato un magnifico televisore.

A sostituire il cav. Ferreri nell'impegnativo incarico, è stato chiamato il cav. Felice Martino, già Titolare del Deposito P. V. di Genova Sampierdarena, al quale rivolgiamo un caloroso augurio di bene continuare l'opera del predecessore.

● **Ad Arma di Taggia** con un munifico concorso di quella Azienda di Soggiorno e Turismo, si è svolta la premaizione dei vincitori del concorso 1969.

Presenti il Direttore Compartimentale ing. Villa, i Capi Divisione, il Commissario Capo dott. Barranca, il Col. Puglisi Comandante la Polfer, il Cappellano Don Rizzo, i rappresentanti sindacali ed il Capo della Segreteria Particolare cav. Bisconti.

Ha fatto gli onori di casa il Sindaco di Taggia dott. Panizzi ed alcuni assessori nonché il Presidente della Azienda di Soggiorno rag. Cugge.

La cerimonia si è svolta a Villa Boselli sede dell'Azienda. Alle parole che sono state rivolte ai presenti dal Sindaco ha risposto, a nome di tutti e con un caloroso ringraziamento, il Direttore Compartimentale.

Ha aperto le premiazioni il C. S. di Taggia primo classificato, quindi i C.S. di Noli, Sestri Levante, Squadra Rilazo Trasta e via via tutti gli altri.

Squisito il pranzo offerto, con il concorso dell'Ente di Soggiorno di Taggia, all'Hotel Europa.

La cerimonia, la colazione, i festeggiamenti tutto inappuntabile, per l'ottima regia degli infaticabili dott. Costa e geom. Zanardi.

Arrivederci, ancora, con altrettanto calore ed entusiasmo

MILANO

Red.: **Rag. L. Paina, T. 2397**

● **Centottantasette Impianti** fra i più belli, più ordinati, più puliti, in sostanza più accoglienti, sono stati premiati per effetto del « Concorso per il decoro e l'abbellimento degli Impianti 1969 » svoltosi nel nostro Compartimento. Nel teatro di Palazzo Litta è avvenuta la premiazione ad opera del Direttore Compartimentale ing. Pulga, assistito dai Capi delle unità divisionali e da alcuni rappresentanti degli Enti contribuenti ai premi. Dopo una dettagliata relazione presentata dal rag. Castorina, presidente della commissione esaminatrice, nella quale è stato evidenziato l'elevato apporto finanziario sostenuto dall'Azienda nel riclassamento e rinnovamento degli impianti, l'ing. Pulga ha rilevato l'impegno che il Compartimento si è assunto per incrementare le opere di miglioria, auspicando una continuità che si ripercuoterà favorevolmente nel tempo. Invitati e premiati sono stati poi ricevuti dai dirigenti il Dopolavoro per un rinfresco.

● **Nella commemorazione del 4 novembre**, Giornata della Vittoria, presso la Lapide dei Caduti di Milano C.le si è svolta la cerimonia di posa di tre corone d'alloro, rispettivamente portate dalla Direzione Compartimentale, dal personale della stazione, dalla Associazione Nazionale Combattenti e Reduci F.S. Il presidente di quest'ultima, cav. Minardi, ha pronunciato una breve allocuzione, mentre il Direttore Compartimentale ing. Pulga, che era accompagnato dai Capi delle Divisioni, ha esaltato il valore della cerimonia.

● **Il Dopolavoro di Milano**, confermando una lodevole tradizione, ha indetto un concorso fra i figli dei soci allo scopo di premiare « le migliori pagelle » dell'anno scolastico 1968/69: ben 76 premiati su 162 concorrenti. I premi ed i diplomi sono stati consegnati dal Direttore Compartimentale ing. Pulga e dal Presidente del sodalizio cav. Serventi, presenti i Capi delle Divisioni, consiglieri e collaboratori, nel corso di una dignitosa cerimonia svoltasi nel salone degli specchi a Palazzo Litta, ove, scolaretti e studenti v'erano affluiti accompagnati da congiunti. La manifestazione è stata introdotta da brani poetici espressi con particolare calore dal socio dott. Gaetano Susanna. L'ing. Pulga gli ha fatto eco con parole di incitamento e di plauso all'indirizzo di tutti: premiati e non. Ha concluso la cerimonia un simpatico rinfresco offerto con la consueta signorilità dal Dopolavoro neneghino.

● **Il collega Cesare Russo**, del Gruppo filatelico del Dopolavoro milanese, ha vinto una medaglia d'argento alla 1ª Mostra filatelica indetta a L'Aquila dalla locale Direzione Poste e Telegrafi. Vivi rallegramenti.

● **Cicogna epress** - Matteo, al Capo stazione P.le Michele Fusaro di Milano Greco Pirelli. Felicitazioni.

● **Una Messa in suffragio** e ricordo della mamma del Sig. Direttore Generale, recentemente scomparsa, è stata officiata nella chiesetta di Milano C.le, presenti, col Direttore Compartimentale, dirigenti ed agenti.

● **Teresa Curcio ved. Scognamiglio**, madre dell'Operaio specializzato Marino e nonna dell'Operaio in prova Luigi, è mancata all'affetto dei due colleghi. Anche all'Ispettore di 1ª cl. dr. Gennaro Di Tullio, della Divisione Lavori, è mancata la mamma. « Voci » partecipa al dolore dei colleghi così duramente provati ed esprime loro profonde condoglianze.

NAPOLI

Red.: **Dr. D. Manganelli, T. 3171**

● **Binario 10.** - Maria Grazia, figlia studiosissima di Francesco Capasso, Ass. P.le presso la Stazione di Benevento, si è brillantemente laureata con la massima votazione in Lingue e Letterature straniere. Felicitazioni ed auguri di sempre ad majora.

REGGIO CALABRIA

Red.: **Cav. V. Fotia, T. 3434**

● **Una solenne cerimonia** si è svolta a Sapri, il giorno 19 ottobre, in occasione della consegna, da parte della locale Sezione dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci F. S., di una bandiera alla Tenenza dei Carabinieri. La cerimonia, alla quale ha fatto degna cornice una meravigliosa giornata di sole, si è svolta nella piazza Vittorio Veneto, antistante la Stazione ferroviaria.

In un palco, addobbato per l'occasione, e sul quale hanno preso posto le più alte autorità, S.E. Mons. Federico Pezzullo, vescovo di Policastro, ha officiato un solenne pontificale.

Dopo la benedizione della bandiera, hanno preso la parola il dott. Vincenzo Cappelleri, in rappresentanza della Giunta Esecutiva Centrale, l'avvocato Peluso, Sindaco di Sapri, e il cav. uff. Rosario Gaetano, presidente della Sezione di Sapri dell'ANCAR. Ha tenuto il discorso di chiusura l'on. Sebastiano Vincelli, sottosegretario ai Trasporti ed Aviazione Civile, intervenuto in rappresentanza del Ministro. Sono state quindi deposte delle corone al Monumento ai Caduti di tutte le guerre, sito nella Piazza Vittorio Veneto. Successivamente gli intervenuti in corteo, preceduto dalla banda dei Carabinieri in grande uniforme, si sono recati alla Sede della Tenenza, ove è stata ufficialmente consegnata la bandiera. Fra le autorità intervenute alla manifestazione, ricordiamo anche il dott. Francesco Manchisi, segretario generale del Comitato Centrale dell'ANCAR — Trasporti ed Aviazione Civile, il cav. Stefano Borrello, Delegato Compartimentale dell'ANCAR di Reggio Calabria, il sen. Biagio Pinto, l'on. Amodio, il Prefetto di Salerno dr. Fabiani, Capi Divisione e Funzionari delle Ferrovie dello Stato. Madrina della bandiera è stata la dottoressa Giovanna Viviani.

● **La famiglia ferroviaria** ha perduto uno dei suoi figli migliori che per oltre quarant'anni aveva dato all'Azienda il contributo tangibile della sua calda preparazione professionale: il cav. Orazio Benedetto, Capo Stazione Superiore a riposo già titolare della stazione centrale. Lo piangono oltre quelli che lo conobbero e lo stimarono la moglie signora Domenica Falcone, il figlio dott. Antonio, e le figlie: Nella, sposata col dott. Franco Camerieri, Revisore Capo presso la Divisione Movimento; Vanda, sposata col p.i. Franco Calcagno, Segretario Tecnico Capo presso la Divisione Lavori; Ersilia, sposata col sig. Diego Jannelli e Lucia, sposata col dott. Emilio Ventre, Ispettore presso la locale Divisione Ragioneria. Alla famiglia Benedetto giungano le più sentite condoglianze.

● **Un altro grave lutto** ha colpito la famiglia ferroviaria. Il Coadiutore Tec. Capo Antonio Caccamo della Divisione Trazione è deceduto sul posto di lavoro, lasciando moglie e due figli, colpito da infarto all'età di soli 47 anni. Alla vedova ed ai diletti figli le nostre condoglianze.

Il dottor Domenico Satriani figlio del Capo Stazione Superiore a riposo Alfredo Satriani, già per molti anni titolare della stazione di Vibo Valentia, si è specializzato in ra-

Cerimonia della consegna della bandiera alla Tenenza dei Carabinieri, offerta dalla sezione Combattenti ferrovieri di Sapri (vedi cronaca di Reggio Calabria)

diologia medica e terapia fisica presso l'università di Roma. Al valente professionista giungano le nostre congratulazioni. A papà Satriani i nostri rallegramenti.

● **E' tornato a Reggio** dopo cinque anni di permanenza a Palermo il Capo Tecnico Superiore dott. Francesco Livoti per dirigere, con la competenza che lo ha sempre distinto e per cui si è accattivato la simpatia e la stima dei superiori), l'Officina Divisionale della Divisione Lavori. A Palermo il dott. Livoti è stato fatto segno di particolare attenzione da parte dei superiori e dipendenti all'atto del commiato. Per l'occasione e per meglio ricordare il lustro di permanenza sicula all'amico Livoti è stata offerta una medaglia d'oro accompagnata da calde e beneauguranti parole. Al dott. Livoti, la cui competenza significa in ponti mobili ed invasature era già nota nel compartimento reggino, il nostro saluto di « bentornato ».

● **L'Ispettore Capo Superiore** Cappelleri dott. Vincenzo, Capo della Divisione Commerciale e del Traffico, ed il Segretario Superiore Geria cav. Antonio, Dirigente l'Ufficio Mobilitazione della Segreteria Compartimentale, con Decreto prefettizio sono stati recentemente chiamati a far parte del Comitato Provinciale Orfani di Guerra. Ai due benemeriti amici i nostri rallegramenti per la meritata nomina.

ROMA

Red.: **Dr. U. Bonemazzi, T. 71677**

● **Nel lasciare il servizio** per raggiunti limiti di età, il C. T. Rocco Ruscitti ha voluto inviare un cordialissimo saluto al Direttore Compartimentale ing. Polladini e, per suo tramite, a tutti i ferrovieri del Compartimento.

« Nella mia vita di pensionato — scrive egli nella sua lettera all'ing. Palladini — serberò un caro ricordo della ferrovia, soprattutto perché mi ha dato modo di conoscere persone degne di ogni rispetto ».

« Voci » si associa ai tanti amici del neo pensionato e gli augura una lunga e serena quiescenza.

Lo stesso augurio « Voci » lo esprime a Leonardo Foglietta, Ass. P.le di Roma T. — anch'egli posto in quiescenza per raggiunti limiti di età — il quale da queste colonne invia un cordiale saluto agli amici e colleghi ferrovieri con l'augurio di buon lavoro.

● **Marcia nuziale.** Nella Chiesa Santuario della Madonna D'Oriente a Tagliacozzo hanno recentemente celebrato il matrimonio il Macchin. 1ª cl. Mario Mari del Deposito Locomotive di Roma Smistamento e la gentile signorina prof.ssa Angela Stefanucci.

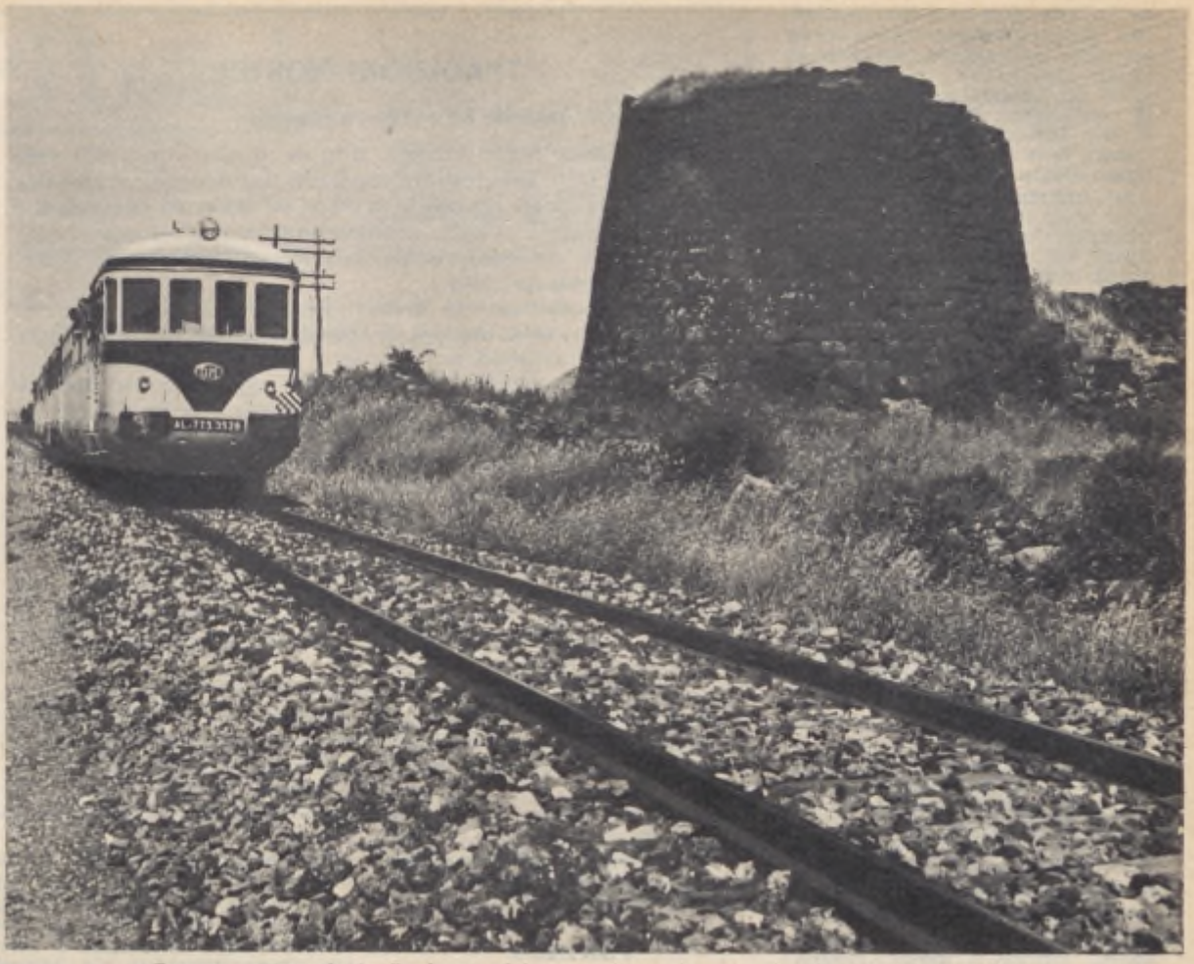
Auguri vivissimi di « Voci ».

● **Cicogna express.** Un nonno felice è il collega C.S. P.le Nicola Rigamonti della stazione di Roma Termini al quale la figlia signora Vinci ha regalato il vispo nipotino Massimiliano il giorno 2 ottobre u. s. Anche la casa del C.T. Vincenzo Petruzzella del D.P.V. di Roma T.ni è stata allietata dalla nascita di una graziosa bambina (la prima) alla quale è stato imposto il nome di Alessandra.

Alle due felici famiglie ed ai neonati gli auguri più vivi di « Voci ».

● **Binario dieci:** Roberto Pelizzi, figlio studioso del Manov. Angelo delal stazione di Roma Termini si è aggiudicato una borsa di studio per la frequenza all'Istituto Tecnico Industriale. I nostri rallegramenti.

● **Le nostre condoglianze** al C.T. di 1ª classe Sergio Lopopolo per la dolorosa perdita del padre avvenuta nello scorso mese di novembre.



Consueto paesaggio in Sardegna: dal treno si ammira un misterioso antico nuraghe.

TORINO

Red.: **Dr. R. Marello, T. 2089**

● **Il 4 novembre u.s.,** ricorrenza dell'Unità Nazionale, sono state tributate onoranze ai Ferrovieri Caduti in guerra con una cerimonia commemorativa svoltasi sotto l'atrio della stazione di Torino P. Nuova, di fronte alla lapide che ricorda i Caduti per la Patria.

Nella stessa mattinata, nella Cappella della stazione, è stata pure celebrata una Messa in suffragio di tutti i ferrovieri defunti.

● **Il sig. René Mestrallet,** Capo Stazione 1° Aggiunto della stazione di Modane (SNCF) è stato recentemente collocato a riposo per limiti d'età. Nella circostanza il Direttore Compartimentale ha fatto pervenire al Funzionario francese una medaglia d'oro, che gli è stata consegnata dal nostro C.S. Delegato, comm. Perotta, nel corso della cerimonia di commiato tenutasi a S. Michel de Maurienne il 20 novembre scorso. Il comm. Perrotta, a nome dello stesso Direttore Compartimentale nonché di tutti i ferrovieri del Compartimento di Torno, ha esternato al collega Mestrallet la più viva riconoscenza per la sempre cordiale ed ampia collaborazione concessaci, unitamente all'augurio fervido e sincero per una lunga e sereno quiescenza.

● **Di recente,** organizzate dal Comune di Torino, si sono svolte due significative e simpatiche cerimonie. La prima ha avuto luogo presso la Sala del Senato a Palazzo Madama per la consegna delle medaglie d'oro, assegnate dalla Città ai dipendenti che hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età o che hanno acquisito una determinata anzianità di servizio.

La seconda è stata tenuta in Piaz-

IL VOSTRO... **VOCI DELLA ROTAIA**

E

Prezzo dell'abbonamento annuo per 50 numeri: 5760 Lire. Il relativo versamento deve essere effettuato al **"CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE" a MILANO, Piazzetta M. Bossi, n. 1 - Conto "ESTERO" della Rappresentanza SNCF in ITALIA** - (specificare la causale all'atto del versamento).

Copia gratuita a richiesta a
"LA VIE DU RAIL", 11, rue de Milan - 75-Paris 9ª - FRANCIA

za S. Carlo, dove vi è stata una sfilata delel rappresentanze in costume delle confraternite del vino, di gruppi folcloristici e di bande musicali dei Comuni produttori di vino, nell'ambito della Mostra-Mercato dei Vini pregiati del Piemonte e della Valle d'Aosta, organizzata al Borgo Medioevale del Valentino.

Ad ambedue le suddette cerimonie è stato invitato a presenziare il Direttore Compartimentale ing. Petruzzi: ciò dimostra la viva cordialità dei rapporti che si è instaurata fra le nostre Autorità e quelle cittadine, le quali ultime, d'altronde, stanno dedicando una crescente particolare attenzione ai problemi del rilancio dei trasporti ferroviari interessanti la capitale piemontese.

● **Binario Dieci:** per il giovane Annibale Salsa, iscritto al quarto anno di Pedagogia della Facoltà di Magistero dell'Università di Genova, il quale per gli ottimi voti conseguiti ha ottenuto per la terza volta consecutiva la borsa di studio; il suo libretto, infatti, è costellato di trenta.

Del padre Giuseppe, Operaio Specializzato persso la oZna I.E. di Savona, già si è occupato tempo addietro questo giornale, avendo la sua famiglia — di padre in figlio — superato ormai il secolo di vita ferroviaria.

Di Giuseppe Salsa occorre ancora aggiungere che recentemente ha ricevuto un encomio solenne per un atto di valore compiuto.

Congratulazioni, dunque, tanto al padre quanto al figlio!

● **Cicogna Express:** Ugo a Renato Fausone, Operaio Specializzato della Squadra Rialzo di Torino P. Nuova; Vittorio a Renato Bonino, Aiuto Macchinista del D.L. di Torino Smistamento. Felicitazioni ed auguri.

● **Sono recentemente deceduti** il cav. Igino Boggio Merlo, padre dell'ing. Italo, Ispettore Capo delle Officine Materiale Rotabile, ed il sig. Domenico Chiadò Rana, padre del rag. Alesasndro, Coadiutore Capo del 3° Reparto Ragioneria.

Ai due Colleghi ed alle loro rispettive Famiglie i sensi del nostro più profondo cordoglio.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha rivolto un encomio:

al Conduttore Attilio Comella, il quale, il giorno 22-9-1969 nella Stazione di Orte, accortosi che una donna, nel tentativo di scendere dal treno era caduta rimanendo in bilico sul ciglio del marciapiedi e rischiava di essere travolta, accorreva prontamente in soccorso della malcapitata e, con grave rischio della propria incolumità personale, riusciva a trarla in salvo.

all'Operaio d'armamento Brunero Fantaccini, il quale, il giorno 1 3ottobre c.a., nella Stazione di Empoli, accortosi che una viaggiatrice, dopo un tentativo, non riuscito, di salire sul treno già in movimento, veniva trascinata per alcuni metri, aggrappata allo scorrimano della carrozza e, infine, cadeva sulla massicciata fra il bordo del marciapiedi e la rotaia, si slanciava in soccorso della malcapitata e, con grave rischio della propria incolumità, riusciva — insieme con l'Appuntato di P.S. Agostino Balducci — a trarla in salvo.

ed ha elogiato:

il Capo Stazione Principale Salvatore Saija della Stazione di Cassano Spinola, il quale, il giorno 30-8-1969, avendo rinvenuto nell'atrio del predetto impianto un portafogli contenente, tra l'altro, la somma di L. 88.000 la consegnava al suo diretto superiore per la restituzione al legittimo proprietario.

il Macchinista di I classe Pasquale Torrisi del Deposito Locomotive di Catania, il quale il giorno 30 settembre c.a., avendo rinvenuto sul treno AT 411, un portafogli contenente, tra l'altro, la somma di L. 45.000, consegnava il tutto al Capo treno.

VENEZIA

Red.: **Dr. A. Palcani, T. 3220**

● **Premi Scolastici.** Anche questo anno i Dopolavoro Ferrovieri del Compartimento di Venezia, di comune accordo, hanno assegnato un cospicuo numero di premi ai figli di ferrovieri che maggiormente si sono distinti nell'anno scolastico 1968-1969.

La premiazione si è svolta nel pomeriggio del 3 ottobre, nella Sala della Mensa del DLF di Venezia, in occasione della « Festa del Ferroviere ». Sono intervenuti il Direttore Compartimentale ing. Michele Lombardo, con la Consorte, molti Ferrovieri del Compartimento ed il foltissimo gruppo dei premiati, con parenti ed amici, che hanno sottolineato con calorosi applausi le varie fasi della premiazione.

Un particolare « evviva » è stato decretato al giovane Ivano Rodighiero di Bortolo, del DLF di Belluno, che ha concluso le scuole medie superiori con la media finale di 10/10.

Dopo la cerimonia, ai giovani partecipanti è stato offerto un graditissimo rinfresco.

● **Mostra Filatelica.** Nei locali del Sodalizio Veneziano, in Calle Favretti, nei giorni 3 e 4 ottobre, è stata organizzata una riuscita: ed interessante mostra filatelica, alla quale hanno preso parte i seguenti ferrovieri dopolavoristi: dott. Luigi Nicastro, sig. Edoardo Dalla Venezia, sig. Pietro Favero, sig. Mario Grimaldo, sig. Sergio Monopoli e sig. Giancarlo Olivari. Molto interessanti e pregiati i « pezzi » esposti.

Nell'occasione è stato istituito, nei locali della Rassegna, un Ufficio postale dotato di annullo speciale e sono state emesse delle buste ricordo numerate.

VERONA

Red.: **Cav. F. Tomasini, T. 2201**

● **Il 21 novembre scorso** presso la Stazione di Verona P.N. ha avuto luogo l'annuale « festa degli alberi ». Sul terreno antistante il Parco della Rimembranza sono state poste a dimora parecchie piante, ed il Cappellano Compartimentale Don Michele Paglialunga ha impartita la benedizione di rito. Quindi, nella sala-conferenze della Stazione, il Direttore Compartimentale ing. Alberto Antonucci, dopo aver pronunciato un'opportuna allocuzione, ha consegnato 90 diplomi di benemerenza ad altrettanti Capi Stazione, Assuntori e Dirigenti d'Impianto, distintisi nella gara annuale, ed ormai tradizionale, dell'abbellimento floreale. Erano presenti tutte le Autorità ferroviarie del Compartimento. Impeccabile, come sempre del resto, l'organizzazione della manifestazione, affidata alla Commissione compartimentale composta dal cav. Italo Piovesan, dal dr. cav. Guido Charpin, dal prof. cav. Carlo Badino e dal cav. Antonio Roni.

● **A Bologna è recentemente** deceduta la signora Albertina Barcacci, madre del Capo Stazione Gabriele Presi di Egna Termeno e del Capo Treno Guglielmo Presi del Deposito Personale Viaggiante di Bologna San Donato. Ai due cari colleghi l'affettuoso cordoglio dei ferrovieri dei Compartimenti di Bologna e di Verona, e quello della Redazione.

● **A Fortezza,** il 17 ottobre scorso, a soli 44 anni d'età, è deceduto il Macchinista di 1ª cl. Tancredi Andreozzi. Alla moglie ed alle tre figlie Patrizia, Cinzia e Valentina, ancora in tenera età, le nostre vivissime condoglianze.

● **La casa del Capo Stazione** 1ª cl. Salvatore Cocozza, della Stazione di Peri, è stata allietata dalla nascita di Ada. Al papà, alla mamma signora Alberta, e soprattutto ad Ada, congratulazioni ed auguri.

● **Congratulazioni ed auguri** anche ad Alberto, nato a Bressanone il 15 ottobre scorso, per allietare la casa di Fernando Pelanda, Manovale presso il Deposito Locomotive di Fortezza.

● **La sera dell'11 ottobre** scorso, in Bolzano, amici e colleghi della Squadra Rialzo, hanno degnamente festeggiato, con un banchetto, gli Operai qualificati di 1ª cl. Mario Camagli, Dino Cortiana e Giacomo Cudin, che hanno raggiunta l'età della meritata quiescenza. Nel consegnare loro tre medaglie d'oro ricordo, il Capo Tecnico Principale signor Viasmara, ha pronunciato commosse parole di commiato. Auguri anche da parte di « Voci ».

Festa degli alberi a Verona (Vedi cronaca dal Compartimento).

Carrozza Postale

(segue da pag. 2)

le, con decreto di Ferdinando II in data 19.6.1836, fu autorizzato a costruire a proprie spese l'intero tronco Napoli-Nocera nel periodo massimo di sei anni, ricevendone in cambio la concessione dell'esercizio per 80 anni, fu utilissimo, come s'è detto, per lo sviluppo del centro industriale di Pietrarsa il cui stabilimento fabbricava artiglierie per l'esercito e la marina, macchine a vapore, macchine per la marina da guerra, locomotive, carri e vagoni ferroviari, manufatti, ecc. Infatti dopo pochi anni questo stabilimento, definito il colosso della industria non solo napoletana ma italiana, era la fabbrica italiana che impiegava un maggior numero di operai, oltre il doppio dell'Ansaldo di Sampierdarena.

La ferrovia registrava già nei primi mesi di esercizio un bilancio attivo nonostante i bassi costi che venivano praticati per i trasporti; e, a parte il fatto che anche questa linea, come la Milano-Monza, fu molto utile ai pendolari di una più importante zona industriale, è da aggiungere che qualche anno dopo la linea allacciava la zona industriale di Castellammare dove furono costruite le prime navi a vapore che solcarono il Mediterraneo e realizzate le prime navi italiane in ferro.

Fu collegato inoltre il centro turistico di Pompei i cui scavi, iniziati circa un secolo prima, destavano già grande interesse nel campo archeologico e turistico europeo.

E' da rilevare che dal punto di vista tecnico le ferrovie napoletane sono tra le migliori fra quelle costruite prima del 1860 in Europa: e di ciò va data lode ai tecnici di quella onesta amministrazione che seppe progettare e dirigere la buona esecuzione dei lavori.

Ferdinando II aveva in programma di continuare la costruzione di ferrovie, programma però che purtroppo ebbe solo un esiguo sviluppo, sia perché il tempo a disposizione del Monarca fu assai breve (morì giovane) sia per la instabilità politica che caratterizzava quel periodo della storia europea.

SALVATORE MARICONDA

● *La « distorsione storica » che ci viene imputata prende le mosse dalla cronaca stessa dell'inaugurazione della linea il 3 ottobre 1839:*

« ...I ministri, l'elegantissima corte, le autorità ecclesiastiche, civili e militari e oltre 200 invitati convenuti nella stazione del Carmine presero posto nel primo convoglio di dieci vetture con destinazione "Parco reale della Favorita" ».

Molto volentieri, comunque, abbiamo pubblicato per intero la lettera del Comm. Mariconda per le interessanti notizie storiche che ci fornisce, anche se non ci sentiamo di condividere per intero i suoi apprezzamenti sull'efficienza e la saggezza dell'Amministrazione borbonica.

IN CASO DI SCIOPERO

Signor Direttore,

desidererei conoscere attraverso « Voci della Rotaia » se, in caso di sciopero, un dipendente, libero per riposo e con cinque riposi settimanali arretrati da sfogare, può essere richiamato in servizio per essere inviato in un impianto diverso dal suo e solo mezz'ora prima di iniziare il turno. In caso affermativo, La pregherei di dire in base a quali norme. La ringrazio.

FRANCESCO BENATI
C.S. 1a cl. - Bronzolo

● *Sull'argomento non esistono norme scritte. Infatti gli articoli 39 e 40 della Costituzione, legati tra loro a filo doppio non sono stati fino ad ora seguiti da alcuna norma di attuazione. Neppure il « Protocollo », autonoma normativa dei Sindacati sui comportamenti da tenere prima, durante e dopo lo sciopero, tocca il tasto relativo al quesito rivoltoci.*

In tale situazione, si può cominciare col fissare almeno tre punti cardine che possono ispirare un ragionevole orientamento:

1 - l'Azienda ferroviaria ha il dovere istituzionale di assicurare alla collettività i trasporti ferroviari. Questo dovere lo esercita nell'ambito delle leggi, ricorrendo ad ogni accorgimento tecnico, in ogni momento;

2 - i servizi, in casi di calamità o di particolari ed eccezionali circostanze, possono risultare irregolari, discontinui, ridotti, disagiati; debbono però sempre risultare sicuri;

3 - il personale ha il diritto costituzionale di sciopero e di lavoro; ha diritto al riposo settimanale, alle ferie annuali, al rispetto delle norme contenute nello Stato Giuridico ed in tutte le altre leggi e norme in vigore che regolano il suo contratto di lavoro.

In caso di sciopero, mentre il personale in servizio che intende scioperare sospende la propria attività, quello che fruisce del riposo settimanale può essere richiamato in servizio, sempreché i riposi settimanali già rinviati nel mese non siano in numero superiore a quelli previsti dalle norme in vigore.

Possono essere sospesi i congedi e richiamato il personale che ne sta fruendo per fronteggiare le esigenze derivanti dallo sciopero che va certamente considerato fra le circostanze eccezionali.

L'Azienda, insomma, per assolvere al dovere di assicurare i trasporti, può e deve servirsi di tutto il personale disponibile, del personale cioè non scioperante.

Gli agenti richiamati in servizio dal riposo o dal congedo hanno il dovere di rispondere alla chiamata ed hanno il diritto, se vogliono esercitarlo, di dichiararsi nel momento stesso, scioperanti.

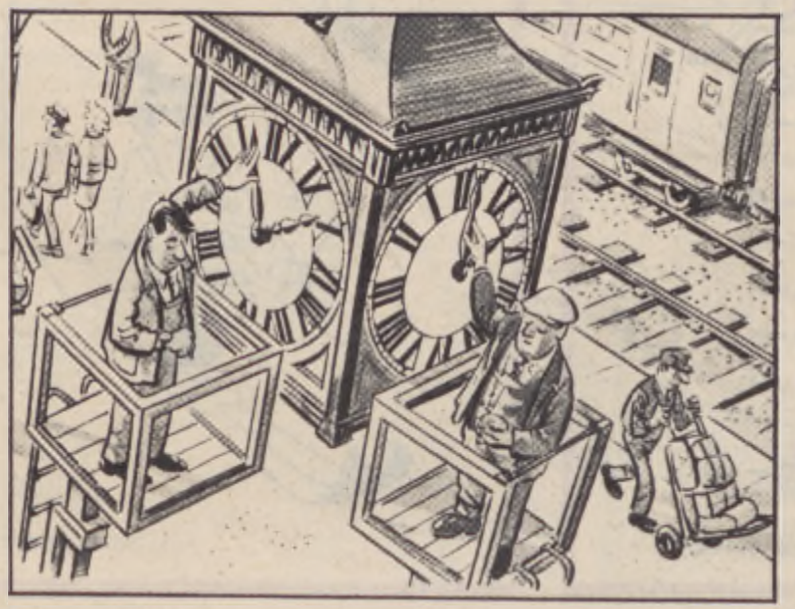
Però il secondo, ma non secondario, dovere dell'Azienda, abbiamo detto, è quello di produrre servizi « sicuri »; deve accertarsi quindi che il personale richiamato in servizio sia in condizioni fisiche e psichiche tali da dare il massimo affidamento e tutte le garanzie per la sua proficua utilizzazione. Non può pretendere un servizio sicuro, per esempio, del personale reduce da una gara sportiva o dalla scalata del Monte Bianco o da una bisbocciata, come non può richiedere un servizio di durata continuativa superiore a quella massima prevista dalle norme in vigore, né può utilizzare il personale che non abbia fruito del riposo minimo giornaliero e settimanale.

Inoltre, sempre perché il servizio risulti sicuro, l'Azienda non deve utilizzare un solo agente in un impianto il cui organico ne prevede, nel turno di servizio, molti di più, soprattutto perché durante lo sciopero — con gli apparati centrali fuori servizio, con gli automatismi annullati — il lavoro diventa più delicato, faticoso e rischioso.

Così come non sembra ragionevole inviare un Capo Stazione di A, non scioperante, nella stazione di B che non conosce; egli infatti in condizioni normali avrebbe richiesto due, tre o più giorni di tirocinio prima di assumerne la dirigenza e le responsabilità che derivano. Durante lo sciopero — il personale dell'esercizio lo sa bene — si determinano le peggiori condizioni di lavoro per cui i rischi si moltiplicano a dismisura. E' successo, succede e succederà, se non si regolamenterà anche questo aspetto dello sciopero, che i ferrovieri di determinate qualifiche prima di compromettere la carriera o incorrere nel codice penale hanno trovato e trovano opportuno, loro malgrado, dichiararsi scioperanti anche a prescindere dal loro orientamento di fondo sullo specifico motivo dello sciopero.

E allora, anche in mancanza di norme scritte, la dirigenza aziendale, ad ogni livello, deve tener conto in questi casi della più proficua e sicura utilizzazione del personale; il personale, a sua volta, forte dei diritti garantiti dalle leggi e dai regolamenti deve esercitare e i diritti e i doveri in piena serenità e coscienza. Non può, non deve affrontare la già difficile situazione limitandosi a svolgere le proprie mansioni nel solo posto di usuale lavoro: deve rendersi conto del momento eccezionale e regolarsi diligentemente in conseguenza, senza peraltro darsi allo « stakanovismo » né votarsi al martirio. Non può rifiutarsi di andare a prestare servizio in un altro impianto dove non assumerà particolari responsabilità rispetto alle proprie mansioni abituali e dove, magari, in situazioni normali, è stato in trasferta più volte.

In conclusione ognuno è libero di aderire o meno allo sciopero ma deve essere una scelta chiara e coerente: non si può scioperare lavorando o lavorare scioperando. Una collettività matura esige sempre, da tutti e da ognuno, posizioni limpide e precise.



L'ORA ESATTA

Cara « Voci »,

E' necessario il n. 16 anche nella rete telefonica F.S.: l'ora esatta è di estrema importanza per le stazioni e gli impianti dell'esercizio, specialmente oggi che si punta alle alte velocità dei convogli e alla dotazione del radiotelefono anche sui mezzi di trazione. Pochi minuti di difetto agli orologi possono danneggiare la sicurezza e la circolazione dei treni.

L'Azienda dispone di una ottima rete telefonica automatica, ed in perfetta efficienza: Basterebbe dare la possibilità agli impianti dotati di telefono automatico di formare un numero prefisso collegato alla centrale telefonica di giurisdizione (come avviene nelle reti telefoniche urbane) ed avere l'ora esatta. Solo così gli orologi in dotazione ai vari Servizi possono essere regolati in qualsiasi momento ed essere concordi all'occorrenza.

Probabilmente l'accorgimento sarà già allo studio dei vari Servizi interessati; spero comunque sia presto realizzato.

BRUNO BELPOGGI
Dirigente Centrale - Bologna

● *Il controllo dell'ora avviene a cura della stazione Capo Circuito Telegrafico, dei Dirigenti Centrali, ecc. e di esso resta traccia mediante la trascrizione del fonogramma di comunicazione e dell'ora in cui esssa è avvenuta. E' necessaria, infatti, la concordanza degli orologi della rete ed essa non può essere basata che sugli orologi « testo » ferroviari.*

Strano, Polonord non esiste sul mio orario...

Per St. Moritz il treno è già passato?

Filatelia

GERMANIA EST — Il 19 febbraio è stata emessa una serie di quattro valori per la prevenzione degli incidenti nella circolazione dei treni.

NORVEGIA — Per celebrare il centenario della pubblicazione dell'Orario Ufficiale, il 24 marzo è stato emesso un francobollo da 50 öre; è verde e la vignetta riproduce un treno con Automotrice Diesel da grande percorso.

BULGARIA — Nel mese di marzo, in occasione della Esposizione Filatelica Mondiale che fu tenuta a Sofia, venne emessa una serie di otto francobolli di Posta Aerea che comprende un valore da 3 st. con la riproduzione di una antica locomotiva tipo Western.

BELGIO — Il 14 aprile per celebrare la Giornata del Francobollo è stato emesso un valore da 3 Fr. con la riproduzione di due vetture comunicanti comprendenti un Ufficio Postale Ambulante.

PAKISTAN ORIENTALE — Il 27 aprile è stato emesso un francobollo da 15 paisa per celebrare l'apertura della nuova Stazione di Dacca, Capitale del Pakistan, con la riproduzione della Stazione stessa.

RHODESIA — Per la celebrazione del 70° anniversario della Linea ferroviaria Salisbury-Beira, il 22 maggio è stata emessa una serie di quattro francobolli sui quali sono riprodotti altrettanti tipi di locomotive.

ITALIA — Il 7 dicembre è stata celebrata la XI « Giornata del Francobollo » e per l'occasione è stato emesso un francobollo da 25 lire nella cui vignetta è stata riprodotta una vecchia diligenza postale. La Direzione delle PP.TT. ha disposto altresì che tutti gli sportelli filatelici delle Direzioni Provinciali siano dotati di uno speciale timbro di annullo per l'obliterazione di qualsiasi oggetto filatelico che per la circostanza venisse presentato affrancato con il francobollo o anche con qualsiasi altro valore in corso di validità.

La Segreteria delle Manifestazioni Filateliche che saranno indette per « Roma 70 » ha reso noto lo schema del programma delle Manifestazioni stesse che avranno luogo dal 2 al 5 ottobre 1970 a Roma presso il Palazzo dei Congressi all'EUR. Per quanto il Programma Ufficiale non sia ancora stabilito, siamo già a conoscenza che comprenderà la Cerimonia della proclamazione degli iscritti all'Albo d'oro della Filatelia, la XIII Assemblea Federale, il XXXI Congresso Filatelico Italiano, il V Congresso dei Filatelisti « Europa », proiezioni di film filatelici e postali, una serie di Aste filateliche, una Mostra ed un Convegno Commerciale Filatelico e Numismatico. Maggiori dettagli informativi su questa grande Manifestazione potranno essere richiesti alla Segreteria di « Roma 70 » presso A.F.I., Via Vittoria Colonna, 11 - 00193 ROMA.

Le prime due emissioni italiane del 1970 saranno dedicate rispettivamente a Raffaello Sanzio da Urbino ed ai Campionati di sci in Val Gardena.

REPUBBLICA DI SAN MARINO — Nemmeno la Repubblica del Titano emetterà quest'anno i francobolli natalizi. Il 10 dicembre è stata messa in vendita la serie gigante di tre valori dedicati alle « Virtù ecologali ». La serie di dodici grandi valori con le riproduzioni dello Zodiaco uscirà nel febbraio 1970.

CITTA' DEL VATICANO — L'emissione natalizia quest'anno non avrà luogo essendo stata sostituita dalla nota serie di tre valori emessa il 18 novembre per la celebrazione del Centenario del "Circolo di San Pietro".

Dino BONCOMPAGNI

Senza parole

SALA D'ASPETTO

a cura di Traiano

Lucchetto (xxxxoo ooxxx = xxxxxxx)

MATTINO DI NATALE

Fresca si leva l'alba e lentamente
si fa sempre più fitta ora la neve;
posata là sul piano, i molli fiocchi
addensa tempestando su pel monte.
Sorge la buona nuova, tramandata
dai nostri padri: come un rombo passa
fra mute genti e scivola veloce
raggiando luminosa tutt'intorno.
Poi sparirà, ma un segno inconfondibile
lascia sul mondo e dilagando desta
un pressante bisogno di purezza,
un desiderio umano di candore.

PARISINA

Frase a spostamento di sillaba

SALENDO AL PRESEPIO DELL'«ARA COELI»

Aereo accesso all'aerea chiesa,
lunga sequenza di marmoree scale,
all'abbraccio del ciel tutta protesa,
xx xxxxxxxx ooxx.
Urge lo stuolo dei fedeli e, anelo,
par che si levi, quasi avesse l'ale,
a celebrar, cogli Angeli del Cielo,
xx ooxxx xx Xxxxxx.

CARMINETTA

Incastro col centro a frase (xxooooooxx)

UN AIUTANTE INDISPENSABILE

Si desidera averlo giornalmente,
sostegno necessario all'esistenza,
perché sa dimostrare saldamente
col suo candor d'avere consistenza.
C'è chi in... effetti dice: è un semplicione;
ma un tempo, addosso, ha fatto da padrone!

IL BISIACCO

Scarto success. (6-5-4-3)

SHAKESPEARE MODERNIZZATO

Otello, il moro, freddo spasimante...

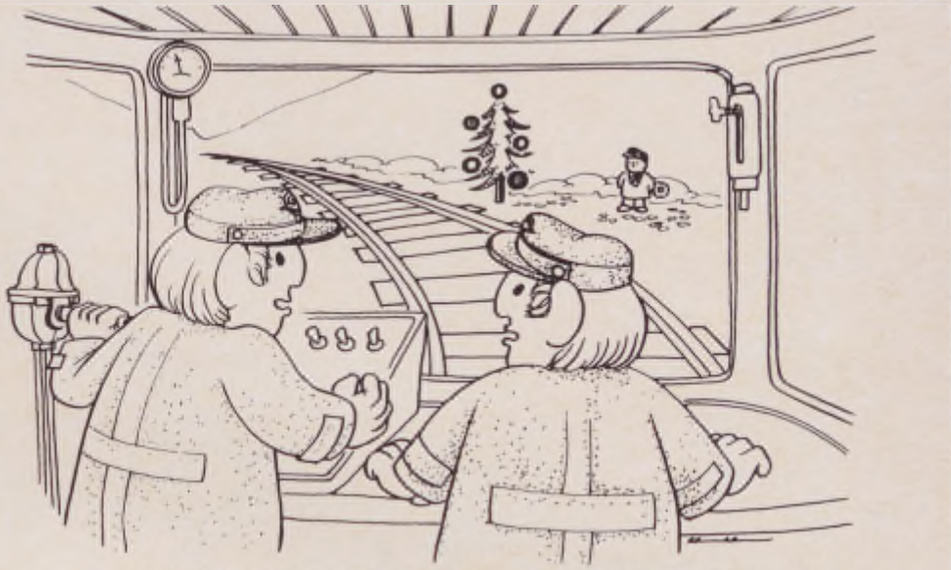
COSTANTINO

Indovinelli

VINO FORTE

Nessuno può negar che spesso... il gomito
a molti faccia alzare
pei gradi che vi son, ma è indiscutibile
che questo è... salutare.

IL VALLETTO



La solita mania: ha fatto l'albero sul segnale d'avviso.

IL PRANZETTO FRA AMICI

Fatto così alla rustica, col cuore
e il buon « rosso » che scorre, al più s'adopera
solo il coltello... e ognuno si fa onore.
Ma pur dove si tratta con i guanti
e in... grande stil, coi « primi » ed i « secondi »,
ne restan soddisfatti tutti quanti.

TRAIANO

UN SIMPATICO MILANESE

E' uno con la faccia un poco tosta,
che ha bitorzoli in capo e pignoleggia
come un grosso sapiente d'Alemagna.
Ma devo confessar, pur se mi costa,
che ha un cuore d'oro, aperto. E se... motteggia
ti dice il dolce meneghino: Magna!

RENI

A MIA FIGLIA, ALLE PRESE CON L'ALGEBRA

Tu resti inerte, sì, come afflosciata,
per non andare avanti; allora lascia
ch'io ti spieghi per bene. Stanne certa,
col maestro potrai meglio orientarti
e, gonfia di orgogliosa sicurezza,
risponder senza tema d'imbrogliarti.

RE FACER

IL FIGLIO DI SOPHIA SUL VIDEO

Con l'esili gambette volte in su,
del buon Carluccio in seno alla... metà,
alle « ventuno » infine eccolo là
che appar, pur sì minuscolo, in TV.

TRAIANO

DOPO IL CONCORDATO FALLIMENTARE

« Tutto è perduto, ahimé, fuorché l'onore »
in piazza va dicendo a tutte l'ore,
« Sono ridotto a zero ed, accidenti!
da mettere più nulla ho sotto i denti ».

SOFOS

Soluzioni del numero precedente

INCASTRO: cera, affetti = cAFFETTIera. **ENIGMA:** il tetto (croce = antenna della TV). **ANAGRAMMA:** cronista = incastro. **ZEPPA SILLAB.:** occhio, oREcchio. **SCARTO:** corOna, corna. **INDOVINELLI:** la maschera da scherma; lo zoppo (ammazzato = munito di mazza, cioè di bastone); la sala cinematografica. **REBUS:** Mi schiave; EM Ente = mischia veemente. **REBUS:** S volta; asini ST. RA = svolta a sinistra.

REBUS (frase: 1.2.1.7 = 6.5) di VAGO

REBUS (frase: 7.1.4.1.2.2 = 5.5.2.5)

NOTTE DI NATALE

VOCI DELLA rotaia

NUMERO SPECIALE SULLA SICUREZZA 1969

LA TERZA CAMPAGNA INTERNAZIONALE DELLA SICUREZZA

Dal 5 al 17 maggio 1969
la Quindicina della Sicurezza. Un intenso programma per la divulgazione delle norme di prevenzione. Due concorsi a premio.

Interessa tutti: non solamente l'operaio, il macchinista il manovratore o il cantoniere. Quando si parla di infortunio andiamo con il pensiero alla corrente ad altissima tensione che percorre la linea di alimentazione elettrica, alla cascata di scintille che si sprigiona da una mola infuocata, ai carri in manovra sugli scali. E invece il rischio, il pericolo, l'infortunio, nel nostro lavoro sono purtroppo presenti ovunque. Quest'anno, perciò, la Terza Campagna Internazionale di prevenzione degli Infortuni sul Lavoro avrà per temi « l'ordine e la pulizia nei luoghi di lavoro » e « la prevenzione degli infortuni nella manipolazione, sollevamento e trasporto manuale e meccanico degli oggetti pesanti ». I due temi verranno illustrati durante la Quindicina della Sicurezza che avrà luogo dal 5 al 17 maggio del 1969. Con questa campagna le undici amministrazioni ferroviarie che l'hanno bandita intendono inoltre richiamare l'attenzione degli uomini della rotaia sulla importanza di una coscienza antinfortunistica e sulla divulgazione delle norme di sicurezza troppo spesso ignorate. Ed ecco le iniziative che verranno attuate:

- Saranno esposti, in tutti gli Impianti, un Cartellone Internazionale realizzato dall'U.I.C. e un manifesto illustrativo degli scopi della campagna. Verranno inoltre affissi cartelloni specifici secondo le varie attività lavorative realizzati da Agenti di vari Servizi.

- Sarà proiettato il film « 2 X Ercole » realizzato in comune dalle varie Amministrazioni ferroviarie.

- A tutto il personale interessato verrà distribuita la « Carta della sicurezza » contenente una serie di avvertenze riguardanti i temi oggetto della Campagna.

- Oltre alla pubblicazione del presente numero straordinario di « Voci della Rotaia » verranno tenute conferenze sui temi della « Quindicina » e su argomenti di carattere antinfortunistico.

- Verranno assegnati agli Impianti che abbiano conseguito i più bassi indici antinfortunistici particolari riconoscimenti. Cento agenti, estratti a sorte tra gli appartenenti a tali Impianti parteciperanno ad un viaggio premio organizzato dal Servizio Affari Generali.

Il messaggio del Direttore Generale

La nuova « quindicina della sicurezza » bandita dall'U.I.C. sarà l'occasione nei prossimi mesi per dar vita negli impianti a tutta una serie di iniziative destinate a vivificare e rinnovare l'impegno comune per la lotta all'infortunio. E' questo il momento per chiedersi se abbiamo fatto progressi in questo campo per tanti aspetti così difficile e doloroso. Possiamo affermare che ci sono stati — notevoli e costanti — e le statistiche forniscono dati consolanti in proposito. Ma in tema di sicurezza non devono bastarci i successi parziali: il nostro ideale fine ultimo non è quello della riduzione quanto quello dell'annullamento dell'infortunio sul lavoro. E in vista di ciò è necessario che quello delle « quindicine » non sia che un momento e un episodio della nostra lotta contro l'infortunio, che è lotta di ogni giorno e di ogni ora in questo nostro difficile e sovente drammatico mestiere per il quale è indispensabile un acceso spirito di vigilanza. Con lo studio e l'impiego di mezzi di difesa sempre più efficaci, con la determinazione e l'impegno di noi tutti la lotta sul fronte della sicurezza dovrà proseguire senza pause e senza rilassamenti per le responsabilità che il lavoro ci impone, per la solidarietà che lega la nostra grande comunità umana, per la serenità delle nostre famiglie.

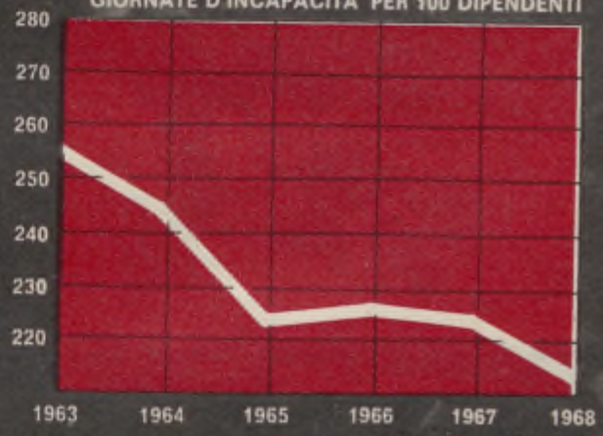
Ruben Hess

UNA NUOVA COSCIENZA DEL RISCHIO

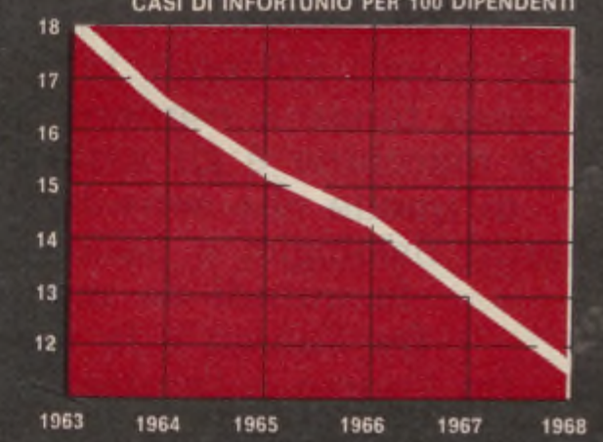
Dal '63 al '68, netta diminuzione degli infortuni. La cosciente partecipazione di tutto il personale alla lotta. La collaborazione tra le ferrovie europee

Il bilancio della nostra campagna per la sicurezza sul lavoro è illustrato da un diagramma estremamente semplice: una linea in costante discesa che porta i casi di infortunio da 18 del 1963 a 11,9 del 1968 — per 100 dipendenti — e le giornate di incapacità lavorativa dalle 257 del 1963 alle 225 attuali E potremmo continuare nella nostra elencazione, potremmo ancora costruire grafici riferendoci ai valori medi mensili, ai vari Servizi, ai singoli settori di lavoro.
In ogni caso la linea sarebbe sempre in costante discesa: un bilancio quindi che si presenta decisamente favorevole. Ma non per questo si deve dimenticare cosa si nasconde dietro la parola « infortunio »: infortunio vuol dire dolore, vuol dire abbandono del posto di lavoro, una famiglia in attesa, tanta tristezza. Ecco perché dobbiamo continuare a lottare ed ecco perché le Aziende ferroviarie hanno voluto il ripetersi di queste « quindicine della sicurezza ».
Facciamo tutti lo stesso lavoro, abbiamo gli stessi problemi e quindi possiamo mettere in comune il bagaglio di esperienze e di cognizioni. Il nostro è un lavoro pericoloso ma non si deve considerare l'infortunio come una sua componente inevitabile. Norme precise disciplinano il nostro comportamento, norme dettate dalla tecnica e dalla esperienza, e che noi dobbiamo costantemente far lievitare con la nostra coscienza del rischio. Questo bilancio, mentre pone in evidenza la validità della organizzazione per la sicurezza che la nostra Azienda è venuta realizzando in questi ultimi anni, ci dice anche che si è definitivamente affermata una nuova coscienza del pericolo. Una prova di tale rinnovata coscienza è data dalle proposte e dai suggerimenti avanzati da tutto il personale al fine di ridurre la pericolosità di un determinato lavoro al lume di una precisa e magari sofferta esperienza. Possiamo essere soddisfatti dunque: tutti abbiamo fatto la nostra parte perché la sicurezza aumentasse, tutti siamo, però, impegnati a continuare in questa lotta.

GIORNATE D'INCAPACITA' PER 100 DIPENDENTI



CASI DI INFORTUNIO PER 100 DIPENDENTI

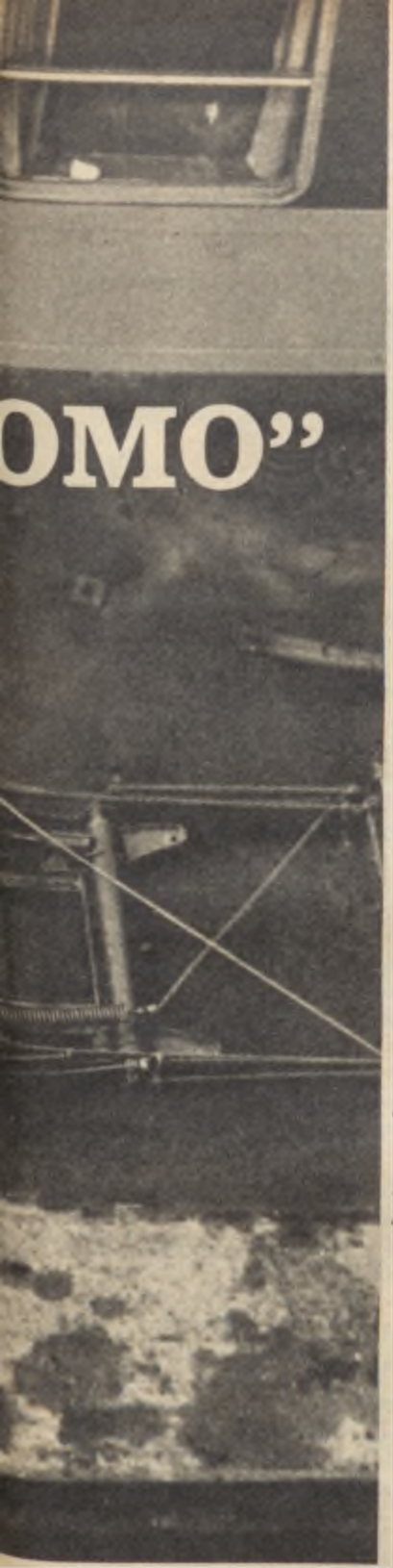


ERGONOMIA: PER UN LAVORO A "MISURA D'U

Ergonomia è l'adattamento del lavoro all'uomo. In un certo senso essa tende a rendere "consapevoli" le macchine e gli ambienti di lavoro di quelle che sono le capacità e i limiti fisiologici e psicologici dell'uomo: fa quindi da mediatrice fra l'uomo e la macchina, fra l'uomo e l'ambiente di lavoro.

Non solo la macchina va presa in considerazione, ma anche l'ambiente in cui essa viene installata e dove l'uomo è chiamato a prestare la propria opera. Sorgono quindi problemi di illuminazione, temperatura, umidità, rumore, colore e molti altri, legati anche alle nuove necessità derivanti dall'introduzione delle più moderne tecniche di lavorazione. Tutti questi problemi vanno dunque risolti nel rispetto delle naturali esigenze dell'operatore ed al fine di armonizzare la sicurezza con la produttività.

Dopo questa premessa di carattere generale, ci sembra particolarmente interessante riportare — dalla relazione che il Direttore del Servizio Sani-



Condizioni di lavoro come queste possono essere sostanzialmente migliorate.

tario prof. Temistocle Marzano ha tenuto in occasione di una « Giornata dell'ergonomia » organizzata dall'E.N.P.I. — alcuni esempi che mettono in evidenza come i principi ergonomici possano trovare pratica applicazione nel settore dei trasporti ferroviari.

La caduta per scivolamento dalla scaletta di accesso ai locomotori è una delle più frequenti cause di infortunio del personale di macchina; è stata, pertanto, sperimentata tutta una serie di accorgimenti per ottenere una migliore aderenza della scarpa agli scalini; sempre a questo fine è stata anche applicata una seconda maniglia alla porta di accesso alla cabina del locomotore, posta al livello del pavimento, per facilitare l'apertura da terra, specialmente se il macchinista ha, come di solito, una mano impegnata (borsa, attrezzo, ecc.).

La posizione del macchinista durante la guida è stata oggetto di attento studio ergonomico. Dalla posizione eretta durante tutto il turno di lavoro si è passati all'uso facoltativo di una panchetta di legno ribaltabile; poi da un sedile a « puff » (senza o con asta e cuscinetto-schienale) all'odierno, razionale sedile delle più moderne locomotive, risultato di un attento studio compiuto direttamente in cabina di guida, davanti al banco di manovra, e che ha permesso di sperimentare i necessari requisiti anatomo-fisiologici preliminarmente determinati in base a dati teorici.

Analoga particolare attenzione si è portata agli strumenti indicatori dei carrelli di manovra che hanno sostituito le antiquate macchine a vapore, affinché i contrasti di luce non disturbino il guidatore. Si è cioè fatto ricorso, per i quadri di comando nella cabina di guida, alla illuminazione degli indici, opportunamente trattati con sostanze fluorescenti, mediante microlampada a raggi ultravioletti posta sul soffitto della cabina ed orientabile. Si tratta della cosiddetta « luce nera » il cui vantaggio nella illuminazione degli strumenti indicatori consiste nel fatto che solo le parti trattate con materiale fluorescente sono sensibili alle radiazioni e divengono luminose, mentre tutto il circostante campo rimane buio. In queste condizioni, di notte, l'oscurità della cabina facilita al guidatore del carrello la visibilità del piazzale illuminato, sul quale lavora, spesso in mezzo agli stessi binari, altro personale, consentendogli d'altra parte, con la sola fluorescenza degli strumenti, di percepire le relative indicazioni. Tale sistema è stato adottato anche per le cabine di guida di alcune automotrici.

Notevoli problemi di ergonomia sono stati affrontati e risolti nell'installazione dei moderni impianti elettrici A.C.E.I. in numerose stazioni della rete. Particolare cura è stata posta nell'assicurare all'operatore un ambiente tranquillo, razionalmente illuminato, un posto a sedere costituito da una comoda poltrona spostabile; tutti i congegni di comando, costituiti da pulsanti o leve, sono di facile azionamento e agevolmente raggiungibili; sulla parete di fronte al banco di manovra è montato, ad altezza e posizione opportune, un quadro luminoso sul quale il dirigente del traffico segue la situazione dei circuiti di binario mediante luci di vario colore, fisse o lampeggianti, nonché la rappresentazione cromatica del movimento di un treno per mezzo della progressiva illuminazione di sezioni del quadro corrispondenti ai successivi circuiti via via impegnati. Egli può quindi seguire, istante per istante, tutto quanto avviene nel piazzale ed avere sotto controllo, in piena tranquillità ed in condizioni ottimali di lavoro, tutto il traffico che si svolge nella zona di giurisdizione dell'apparato.

Malgrado le soluzioni ergonomiche già adottate in questo campo, le osservazioni derivanti dall'esperienza nel frattempo acquisita fanno già intravedere la possibilità di nuove più adeguate soluzioni. Ci risulta che proprio a tal fine il Servizio Sanitario dell'Azienda, d'accordo con i Servizi tecnici interessati, inizierà quanto prima un più approfondito studio ergonomico delle cabine A.C.E.I. completato da una indagine sugli aspetti clinici e psicologici inerenti a tale lavoro.

L'esigenza di apportare adeguate soluzioni al problema della segnaletica, resa impellente dalla sempre maggiore velocità dei convogli ferroviari, sarà soddisfatta dal montaggio, nelle cabine di guida dei mezzi di trazione, di dispositivi atti alla ripetizione continua dei segnali che il treno incontra durante il suo percorso. Tali dispositivi, pur lasciando al macchinista una certa libertà operativa entro determinati limiti di sicurezza, ne affiancherà validamente l'opera, specialmente in condizioni avverse di visibilità e nella condotta di treni marcianti a velocità superiori alle attuali. L'innovazione contribuirà a creare per il personale di macchina condizioni di maggiore tranquillità, poiché in caso di mancata manovra del macchinista per fermare il convoglio, entrerà in funzione la frenatura automatica.

Questa breve e sintetica esposizione ha voluto soltanto dare la misura di quanto possa giovare ai fini della sicurezza l'applicazione dei principi ergonomici nel settore dei trasporti ferroviari. La macchina e gli strumenti operativi in generale, fino a ieri, hanno avuto il dominio incontrastato sull'uomo, lo hanno costretto e piegato alle loro esigenze, talvolta fino a sacrificarlo. Oggi l'uomo rivendica le sue esigenze e la sua dignità di artefice ed intelligente protagonista nel suo mondo e nella sua epoca.

Non possiamo, quindi, considerare il rischio come una componente inevitabile della condizione umana; non è più accettabile l'idea che esso si affermi come fenomeno connaturato all'ambiente sociale ed in particolare ai posti di lavoro.

E perché si possa parlare di annullamento del rischio, occorre concepire e costruire macchine e ambienti di lavoro « a misura » d'uomo: di colui cioè che quelle macchine deve far funzionare in quegli ambienti. Per far ciò, però, l'uomo deve conoscere se stesso, le sue possibilità, i suoi limiti, le sue reazioni a stimoli e situazioni impreviste, deve individuare gli elementi che non si adattano alle sue capacità fisiche e psichiche. Ecco, quindi, la necessità che studiosi di fisiologia, medicina, igiene industriale, architetti, progettisti di macchine e di ambienti di lavoro, psicologi operino insieme, integrando le loro singole conoscenze in una visione unitaria, al fine di trovare la soluzione più adatta ai problemi della sicurezza dei lavoratori.

Carmelo BELLOCCO

MA COS'È L'ATTENZIONE?

E' uno spirito di vigilanza che per varie cause tende ad attenuarsi: compito dell'antinfortunistica è anche quello di porre in atto tutti i possibili accorgimenti per mantenerlo vivo e costante

Occorre fare più attenzione! Quante volte, in occasione di un infortunio, abbiamo sentito questa frase. Quante volte ci hanno portato degli esempi che, a prima vista, sembravanò anche avvalorare questa sentenza. Eccone due fra tanti. C.A., operaio, nell'avvicinarsi al banco di lavoro per prendere alcuni attrezzi, inciampa col piede nei cavi di una saldatrice e perde l'equilibrio battendo col torace contro la morsa del banco. Alcuni giorni dopo, nella stessa officina, G.P., mentre trasporta un ramaiolo pieno di metallo fuso, mette un piede su un pezzo di cemento staccatosi dal pavimento e perde l'equilibrio... Se la cava, per fortuna, con una semplice contusione.

Ecco altri due casi. Siamo di gennaio, alle 19,45, in un deposito locomotive; l'a. macchinista S. R., nell'eseguire la prescritta visita alla sua Ale 840... nella fossa a fuoco, urta la testa con una certa violenza contro una passerella di legno postra trasversalmente al binario producendósi una ferita l.c. al cuoio capelluto. Verrebbe da dire ancora una volta: « disattenzione! ». Ma dopo un po' di tempo, nello stesso deposito, alle 23,30, l'a. macchinista I. R., nel visitare in fondazione la Ale 840..., urta con la bocca ed il setto nasale contro una passerella di legno riportando delle ferite l.c... Si, ci vorrebbe ancora un po' di attenzione, ma anche un po' più di luce ed una passerella di meno.

E del resto l'attenzione non è cosa di cui si possa disporre a nostro beneplacito. Non basta dire ad uno di fare attenzione, bisogna anche metterlo in condizione di poterlo fare. E' anche in questo che consiste la prevenzione degli infortuni, e poiché oggetto della nostra attenzione, in definitiva, è l'ambiente che ci circonda, il discorso torna a proposito anche qui, parlando di ordine e pulizia nell'ambiente di lavoro. Ordine e pulizia, in questo caso, non devono avere solo un fine estetico (che pure è importante) ma soprattutto un fine funzionale. In primo luogo, devono essere il riflesso dello ordine morale degli uomini che lavorano in quell'ambiente; in secondo luogo, ed è questo l'argomento centrale del nostro discorso, l'ordine in un ambiente di lavoro non deve essere un ordine qualsiasi, ma un ordine che significhi sicurezza: ciò si ottiene appunto favorendo il concentrarsi dell'attenzione su quei pericoli che, dopo ogni onesto sforzo, non siamo riusciti ad eliminare. A questo punto però non sarà male spendere due parole per chiarire che cos'è l'attenzione e cosa dobbiamo fare per mantenerla vigile nel lavoratore, senza affaticarlo, ma realizzando quella serenità di spirito e quella sicurezza del lavoro che sono nel desiderio di tutti.

Non starò a fare un discorso tecnico, che sarebbe troppo lungo e difficile, ma cercherò di chiarire i punti essenziali e, per facilitare la applicazione pratica di queste brevi nozioni, le esporrò per punti.

1) **L'attenzione è vigilanza.** Noi viviamo continuamente in mezzo ad una quantità enorme di stimoli sensoriali di tutti i tipi, ai quali non facciamo una particolare attenzione finquando essi si mantengono al disotto di un certo grado di intensità. Solo se uno dei tanti stimoli supera questo grado, affiora alla nostra coscienza e noi rivolgiamo ad esso la nostra attenzione. Questa soglia di intensità che uno stimolo deve superare per essere percepito non è, però, fissa. Se siamo stanchi, assonnati o, addirittura, addormentati, non percepiamo stimoli anche molto intensi mentre, al contrario, se la nostra attenzione è vigile, riusciamo a percepire stimoli anche molto lievi. Questo stato di vigilanza è, pertanto, una condizione pregiudiziale per poter vedere o udire in tempo un pericolo, per poter prestare ad esso attenzione.

Ora, esistono dei fattori che favoriscono questo stato di vigilanza e fattori, invece, che lo rendono più difficile; e questi ultimi noi li dobbiamo allontanare dall'ambiente di lavoro. Si tratta soprattutto di quei fattori che provocano il sonno che è, appunto, il contrario dello stato di vigilanza. La fisiologia ci insegna che lo stato di vigilanza è mantenuto da un centro sottocorticale il quale è attivato da tutti gli stimoli sensoriali che provengono dall'ambiente. In mancanza di sufficienti stimolazioni esterne (p. es. in un ambiente poco illuminato o in cui prevalgono i colori deprimenti come il viola ed il grigio, in un ambiente tetro, monotono, ovattato, in cui i suoni si smorzano).

2) **Noi vediamo quello che siamo capaci di vedere.** Le sensazioni che arrivano al cervello sono sensazioni elementari prive di significato ed è il cervello stesso che le organizza in unità coerenti.

Se l'oggetto che dobbiamo vedere (o udire) possiede di per sé un'organizzazione precisa che lo distingua nettamente dal campo che lo circonda, è più facilmente percepito dal cervello come entità isolata. Così si vedono più facilmente (e quindi si presta loro più attenzione) quegli oggetti il cui colore contrasta bene col colore del fondo, gli oggetti con margini molto netti, quelli di dimensioni grandi in mezzo a cose piccole, gli oggetti in movimento, ecc.

Al contrario, non riusciamo a distinguere bene un oggetto se le sue caratteristiche si confondono con quelle dell'ambiente. L'arte del mimetismo sfrutta questo fenomeno, ma noi non dobbiamo, in officina, mimetizzare il pericolo!

3) **Noi vediamo ciò che siamo disposti a vedere.** Finora l'attenzione ci è apparsa come qualcosa di involontario, di automatico; ma il cervello non si limita a registrare le sensazioni ed a riconoscere come entità organizzate gli oggetti dai quali provengono. Il cervello dà anche a queste sensazioni, a questi oggetti, un significato, un colorito effettivo. Un cerchio rosso luminoso sulla linea non significa niente se il cervello che riceve quest'impressione non la identifica come segnale di prima categoria. Per guardarsi da un pericolo, bisogna sapere che esiste e per questo la legge prescrive che i dirigenti devono « rendere edotti i lavoratori dei rischi specifici cui sono esposti e portare a loro conoscenza le norme essenziali di prevenzione ». Per questo in officina esiste e deve essere sempre più razionalmente sviluppata, una segnaletica che permetta all'operaio di conoscere, in qualsiasi punto si trovi, quali sono in concreto i pericoli cui è esposto e da cui si deve guardare.

L'influenza del cervello si fa sentire anche in altro modo. Se noi, ad es., ci aspettiamo di vedere una cosa, la vediamo anche quando non c'è perché il nostro cervello tende a favorire quella particolare interpretazione delle sensazioni che riceve. Analogamente, non riconosciamo un pericolo se il nostro cervello tende a dare di quell'evento o di

quell'oggetto un'interpretazione diversa. Ricordo il caso di un a. macchinista che toccò il pantografo sotto tensione e rimase folgorato mentre puliva il cartello con la scritta « attenti al pantografo ». Per lui, in quel momento, il cartello non aveva più il significato di un avviso, ma era più semplicemente un oggetto da pulire.

4) **L'attenzione non può essere concentrata contemporaneamente su più oggetti.** Finché l'attenzione è vigile e diffusa, qualsiasi stimolo che si stacchi dalla media viene facilmente percepito; ma quando l'attenzione si concentra su un oggetto, automaticamente, per un meccanismo di retroazione, tutti gli altri stimoli vengono esclusi o meglio, vengono percepiti con molta maggiore difficoltà. Noi possiamo controllare contemporaneamente due fenomeni, ma solo come atto cosciente, spostando alternativamente l'attenzione dall'uno all'altro e nel momento in cui controlliamo l'uno, perdiamo il controllo dell'altro. Il prestidigiatore sfrutta questo fenomeno per distogliere l'attenzione dai suoi trucchi, ma in officina non si devono fare dei giochi di prestigio e non vi devono essere stimoli inutili e che distraggono l'attenzione!

5) **L'attenzione non può essere sempre vigile,** ma è soggetta a regolari e continue fluttuazioni, specie se lo stimolo è debole e regolare. Il tic-tac di un orologio posto lontano da l'orecchio è avvertito ora in aumento, ora in diminuzione fino a diventare periodicamente impercettibile e ciò con un periodo regolare di 5-8 secondi, e non vi è forza di volontà che possa annullare questo fenomeno.

In officina, la difesa da macchine che rappresentano un pericolo grave e continuo non può essere affidato, pertanto, all'attenzione dell'operaio. La lama di una sega a nastro, un conduttore sotto tensione, devono essere protetti meccanicamente mediante schermi.

6) **L'abitudine ad uno stimolo diminuisce l'attenzione.** Se siamo colpiti da uno stimolo nuovo ed imprevisto, reagiamo ad esso con vivacità, ma se questo stimolo si ripete più volte a breve intervallo di tempo, per un meccanismo di adattamento e di difesa, lo stimolo stesso viene percepito sempre più debolmente fino a scomparire del tutto. In guerra, ci siamo abituati alle cannonate; in officina, ci abituiamo al pericolo. I segnali di pericolo devono perciò essere usati con parsimonia se si vuole che vengano rispettati. Quando i passaggi a livello si chiudevano 5 minuti prima del passaggio del treno, la gente passava sotto le sbarre, adesso, con i P.L. automatici a semi-barriera, la gente si arresta perché sa che il treno c'è davvero.

7) **Anche l'attenzione si stanca** e la stanchezza dell'attenzione induce il sonno ipnotico. L'ipnotizzatore ottiene appunto il suo effetto facendo concentrare l'attenzione su un oggetto o su uno stimolo qualsiasi in condizioni tali da indurre fatica (come ad es., facendo convergere forzatamente ed a lungo l'attenzione su un punto luminoso).

Anche sul lavoro si possono verificare situazioni del genere ed è classico il caso dell'autista che, per uno sforzo di attenzione troppo prolungato, perde, ad un certo momento, il controllo della macchina. Evidentemente, si devono evitare queste situazioni ed una cosa da tenere presente in questo campo è che spesso la fatica sensoriale è legata ad un difetto degli organi di senso (più comunemente la vista) e può essere eliminata, ad es., con un semplice paio di occhiali.

Tutte queste nozioni a proposito dell'attenzione che, brevemente, ho cercato di ricapitolare, devono essere tenute presenti quando si parla di ordine nell'ambiente di lavoro ai fini della prevenzione degli infortuni. La esemplificazione potrebbe continuare, ma spero che già queste sintetiche indicazioni possano risultare chiare e utili.

Salvatore PRINCIPE

PIÚ SICURI NELL'ORDINE

E' tanto importante l'ordine sul posto di lavoro che quest'anno è uno dei temi della "quindicina della sicurezza". Un mucchio di trucioli può diventare un pericoloso trabocchetto. Non dobbiamo considerare inevitabile il disordine.

La mancanza di ordine in casa può avere come conseguenza la impossibilità di riscuotere il premio della lotteria perché il biglietto è introvabile oppure l'arrivo in ritardo in ufficio a causa del tempo perduto nel cercare una camicia e una cravatta lasciate, la sera precedente, sopra il televisore invece che al solito posto.

Nel luogo di lavoro invece è diverso: ne va di mezzo la incolumità. E' tanto importante l'ordine che, quest'anno, forma l'oggetto di uno dei temi della « quindicina della sicurezza ». Potrebbe sembrare paradossale che due argomenti così banali come l'ordine e la pulizia debbano essere oggetto di discussione in giornate dedicate all'infortunio sul lavoro: eppure i temi di queste campagne vengono scelti in base a rilevamenti statistici ed appunto da essi è risultato che un buon numero di incidenti sul lavoro derivano proprio dalla inosservanza di elementari regole di pulizia e di ordine.

Chiunque viva in una officina, in un qualsiasi posto di lavoro al chiuso o al coperto sa per esperienza come sia importante avere a portata di mano un determinato attrezzo, ed anche quali siano state, a volte, le conseguenze della perdita di tempo dovuta alla ricerca.

Parlando di lavoro all'aperto è facile immaginare una squadra di operai addetti al riassetto di un tratto di linea: abbandonare in disordine gli attrezzi di lavoro in quelle condizioni è una sfida alla buona sorte. Il sopraggiungere dei treni obbliga gli uomini a spostamenti improvvisi e se la strada è sbarrata da un piccone o da una pala questo aspetto del disordine può avere conseguenze gravissime.

In officina, un mucchio di trucioli lasciato troppo vicino alla macchina che li ha prodotti può nascondere cinghie di trasmissione, ingranaggi, può, insomma, trasformarsi in un pericoloso trabocchetto.

Allo stesso modo, in un bagagliaio ove si verifichi la necessità di un rapido spostamento, la borsa lasciata vicino ad un passaggio può diventare causa di infortunio.

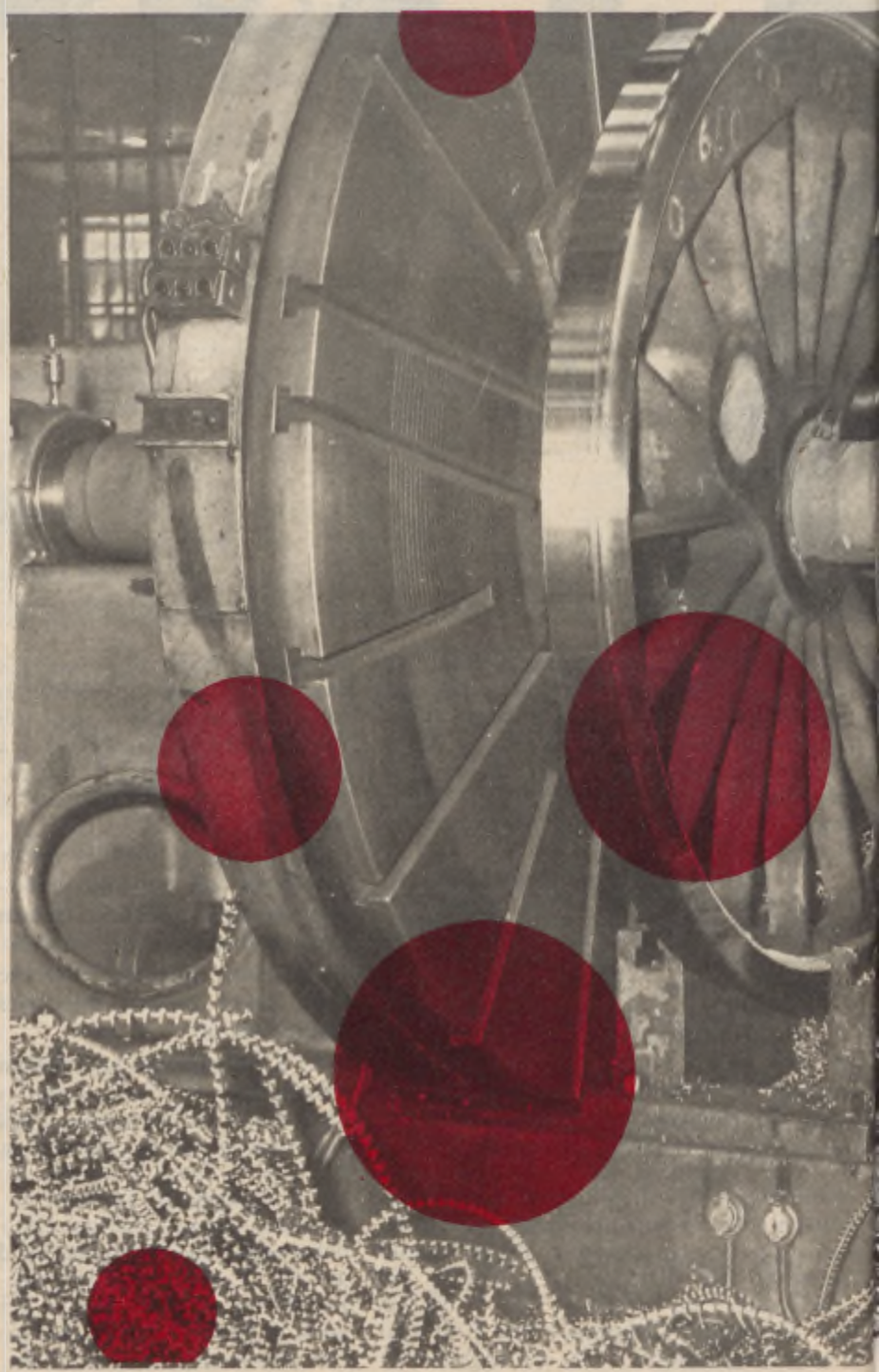
Sarebbe lungo elencare tutte le insidie che la mancanza di ordine e di pulizia possono arrecare alla sicurezza del lavoratore. Bisogna tener presente che il progresso ha portato alla quasi totale eliminazione della pericolosità della macchina quale determinante dell'infortunio. Cioè, responsabile di un certo incidente sul lavoro in genere non è la macchina perché nel momento stesso in cui è stata fabbricata sono stati studiati e previsti tutti i possibili fattori infortunistici e ad essi è stato posto rimedio. E' invece il comportamento dell'uomo che lavora a quella macchina a determinare le condizioni sfavorevoli, ora non mettendo in atto gli accorgimenti di sicurezza stabiliti dal costruttore, ora con un comportamento imprudente, ora con una ingiustificata fretta.

A tutte queste azioni negative dobbiamo aggiungere la mancanza di ordine e pulizia che troppo spesso vengono dimenticati quali determinanti di un infortunio: si è portati infatti a considerare il disordine come una necessità ed a valutarne le conseguenze in modo superficiale.

Perciò nella quindicina della sicurezza si tende a creare, a rafforzare, una coscienza antinfortunistica che ci induca ad una maggiore cautela, ad una rigorosa osservanza delle norme per la prevenzione, anche in quei settori che possono apparire più innocui.

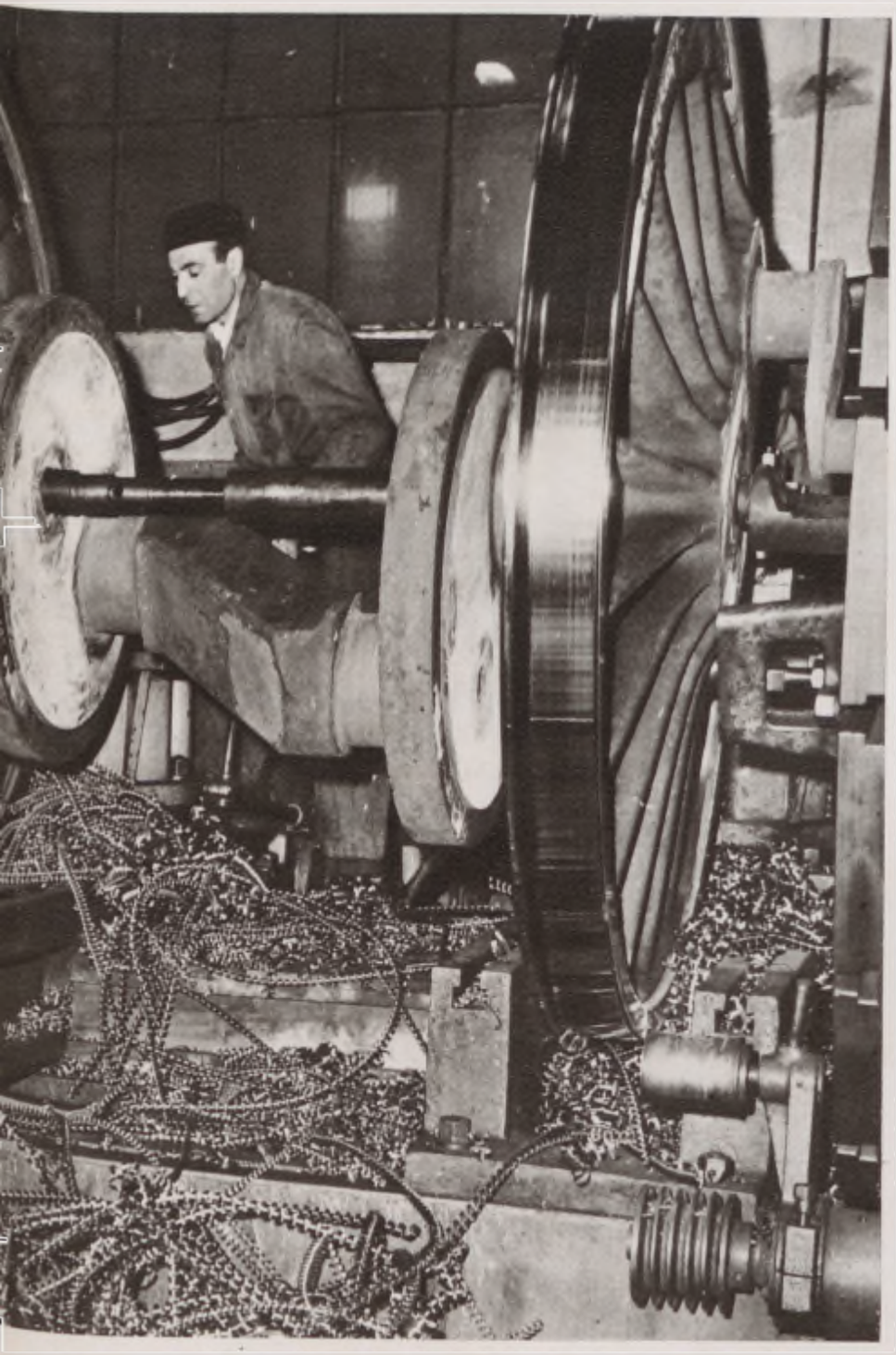
Tenere in ordine e pulito il proprio posto di lavoro è una di queste norme, una di quelle fondamentali, troppo spesso dimenticata, troppo spesso causa di dolore.

V. S.



VACCINAZIONE ANTITETANICA

Deludente consuntivo di tre anni di vaccinazione volontaria. La vaccinazione per la sicurezza nell'ambito lavorativo ed extra lavorativo. Non bisogna confondere tra vaccino e profilassi con il siero.



In una prima disposizione di legge, la 292 del 1963, non veniva fatta alcuna menzione del personale ferroviario tra le categorie per le quali la vaccinazione antitetanica era resa obbligatoria. Successivamente, con la legge 419 del 1968 l'obbligo della vaccinazione veniva esteso agli operai ed ai manovali delle Ferrovie, mentre si consentiva la vaccinazione di appartenenti ad altre categorie, previa autorizzazione del Ministero della Sanità. Pertanto, l'Azienda ferroviaria ha avanzato istanza perché la profilassi vaccinale antitetanica possa estendersi a tutti i dipendenti esposti al rischio di infortunio.

E' importante chiarire perché si insiste sulla vaccinazione anziché sulla profilassi con il siero. Il siero, ha una azione limitata in uno spazio di tempo che va dagli otto ai dieci giorni al massimo; poiché è stato dimostrato che successivi apporti di siero, ripetuti a distanza di tempo, hanno una azione protettiva sempre minore e soprattutto possono dar luogo a fenomeni allergici, diviene impossibile praticare tale profilassi ogni volta che capita una ferita. Vi sono stati, inoltre, casi di tetano insorti tardivamente, quando l'azione del siero si era già esaurita. Gli anticorpi, agenti da antiveleno, introdotti passivamente con il siero non sono efficaci come quelli che l'organismo elabora direttamente, come avviene nel caso della vaccinazione. Questa, infatti, agisce in modo differente; introducendo nell'organismo tossina tetanica, resa innocua e atossica, si determina una produzione massiccia appunto di anticorpi, capaci di neutralizzare la tossina che dovesse svilupparsi in caso di infezione.

Poiché la vaccinazione si affievolisce con il passare degli anni è necessario provvedere con iniezioni di richiamo secondo il seguente schema:

1ª fiala di vaccino, dopo un mese 2ª fiala di vaccino (vaccinazione di base); 3ª fiala di vaccino dopo un anno (iniezione di rinforzo); 4ª fiala di vaccino dopo 5 anni (iniezione di richiamo); e così via ogni cinque anni.

E' inutile rilevare che le tre prime fasi della vaccinazione sono indispensabili e che vanno rispettate se si vuole ottenere un effetto protettivo. La protezione si instaura qualche giorno dopo la seconda iniezione e si rafforza con la terza. Vogliamo sottolineare che la vaccinazione avviene normalmente per via intramuscolare ed è del tutto priva di inconvenienti, non dà luogo ad allergie o a sensibilizzazioni particolari.

Nonostante gli indiscutibili vantaggi, la vaccinazione non è ancora entrata nella pratica comune per la popolazione civile — in campo militare è obbligatoria dal 1940 — e si continua a confondere tra siero e vaccino, che come abbiamo detto sono cose ben differenti. La nostra Azienda offre gratuitamente la vaccinazione al personale, eppure il quadro è deludente. Sono state effettuate complessivamente 2900 vaccinazioni complete e ben 800 sono state interrotte, e cioè dopo una o due fiale non si è continuato, il che equivale ad una perdita di tempo e di denaro.

Quante sono le occasioni di ferirsi in casa, sul lavoro, in macchina? Infinite possibilità sottopongono l'uomo al rischio tetanigeno che comporta, a malattia avvenuta, almeno ottanta probabilità su cento di soccombere, e ciò nonostante i progressi della medicina. Occorre vaccinarsi tutti e secondo la regola prevista, è questo un dovere verso se stessi, la propria famiglia, la società, perché chi muore di tetano, muore per colpa sua.

Carmine MELINO

INFORTUNELLO

FUMETTO-INCHIESTA di G. ISIDORI

SI, SIGNORI: IO SONO QUEL FERROVIERE CHE TUTTI CHIAMAVANO INFORTUNELLO. ORA VI RACCONTERO' LA MIA STORIA.

NEL 1960 ERO STATO APPENA ASSUNTO ED ERO ADDETTO ALLA MANOVRA. NON AVEVO MOLTA ESPERIENZA, MA ME LA CAVAVO ABBASTANZA BENE

ATTENZIONE!!

UN TRISTE GIORNO FECI LA CONOSCENZA CON SOFFIETTO, UN TIPO AMBIGUO. FU IL PRINCIPIO DELLE MIE SUCCESSIVE DISGRAZIE

CIAO! DOVE VAI VESTITO COSÌ?

CHE IMPORTANZA PUO' AVERE?! GUARDATI! NON SEI UN FERROVIERE COME GLI ALTRI, ORA!

GIA'! CHE ME NE IMPORTA DELLA SICUREZZA? E' LO **STILE** CHE CONTA!!

CON QUELLA PARRUCCA NON VEDEVO NIENTE, MA IO ERO ORMAI SUGGESTIONATO DALLE PAROLE DI SOFFIETTO!

HI-FI!

LA CANZONE CHE MI PASSA PER LA TESTA...

NO ALLA SICUREZZA!

...ZUM, ZUM, ZUM!

EHEM... SBAGLIO O DA QUALCHE PARTE STA ARRIVANDO UN TRENO?

NO ALLA SICUREZZA!

FII! FII!

MA DATA LA VELOCITA' DERAGLIAI E FINII CONTRO UN PALO

BOING!

NE EBBI PER VENTI GIORNI D'OSPEDALE. MA NON ERO ANCORA RINSAVITO: TANTO CHE, NEI SUCCESSIVI OTTO ANNI, SUBII....

... UNA DECINA DI CASCATONI DAI TACCHETTI BEAT - ECCO LE LASTRE -

POI TRE O QUATTRO STRIZZATINE AL COLLO PER COLPA DELLA SCIARPA CHE FINIVA SPESSO E VOLENTIERI TRA LE RUOTE D'UN INGRANAGGIO...

BF!

GH!

AH! AH! LA PULIZIA, L'ORDINE... TUTTE BAGGIANATE, NEVVERO?

EH, SI! TU SEI UNO CHE CAPISCE... TU SEI DIVERSO. NON E' VERO CHE QUESTA CAMPAGNA E' UNA IDIOZIA?

IN QUELL'ISTANTE NEL MIO CERVELLO SCATTO' UNA MOLLA!!

CHE TI PRENDE? PERCHE' QUEGLI OCCHIACCI?

SOFFIETTO COMINCIO' A METTERMI IN TESTA DELLE STRANE IDEE

VIA QUESTA BRUTTA DIVISA! COLORE, ESTRO, CI VUOLE!

MA E' L'ABBIGLIAMENTO REGOLAMENTARE!

MA CHI LO DICE!!

NON DAR RETTA NON SEI MICA UN SOTTOSVILUPPATO!

GUARDA CHE BELLA CAMICIA!... PROVATI LE SCARPE CON I TACCHETTI!.. E AL COLLO, METTI UNA BELLA SCIARPA SVOLAZZANTE!

E POI! NON HAI FREDDO CON QUESTA TESTA PELATA? GUARDA CHE BEL TOUPE' TI CONSIGLIO!

MA... E LA SICUREZZA?

MI LEVAI LA PARRUCCA E...

AIUTOO!

Fii! Fii!

FUGGII A CENTO ALL'ORA VERSO ORTE, INSEGUITO DAL RAPIDO DELLE 21.15!!

FERMAAA!

AIUTOOO!

PISTAAA!

UN PROVVIDENZIALE SCAMBIO MI SALVO'!

MAMMA!

... UN NUMERO INCALCOLABILE DI BOTTE VARIE PER VIA DELLO SCARSO VALORE CHE DAVO ALLE NORME DI SICUREZZA SUL LAVORO. E FU COSI' CHE VENNI SOPRANNOMINATO...

INFORTUNELLO!

DENG!

ERO TUTTO UN RATTOPPO!!

COME VA, INFORTUNELLO?

CIAO, INFORTUNELLO!

INFORTUNELLO!

POCHI MESI FA HO RIVISTO SOFFIETTO

EHILA', INFORTUNELLO! HAI LETTO DELLA NUOVA CAMPAGNA ANTINFORTUNISTICA?

AH! AH! ROBA DA RIDERE!

BEH? MA CHE FAI? PERCHE' TI LEVI IL GESSO!

ECCO PERCHE'! VIA! TOGLITI DI MEZZO!

VATTENE!

PERFIDO!!

FUORI DAI PIEDI!!

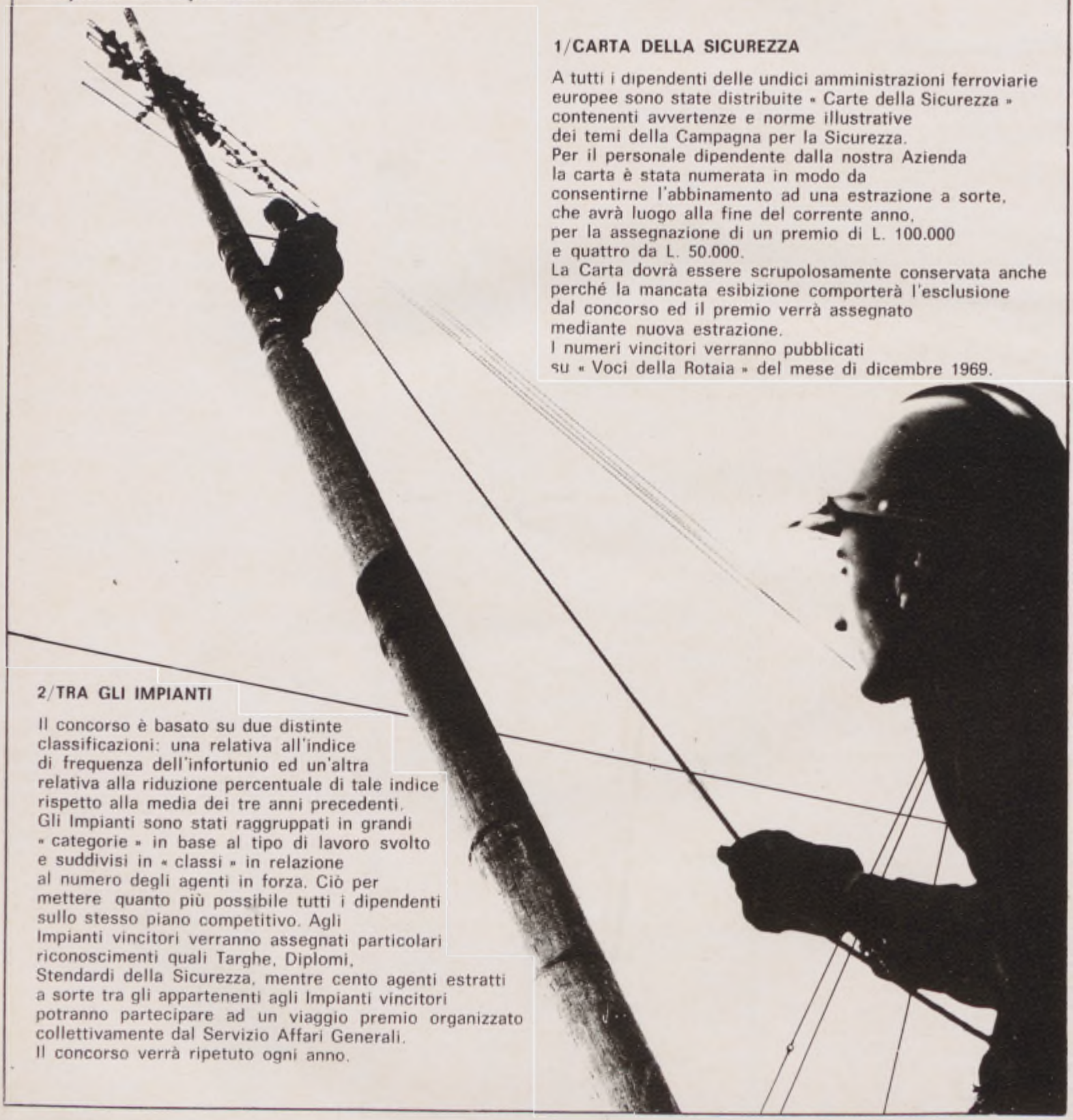
DA QUEL GIORNO VIVO E LAVORO TRANQUILLO E SICURO. A PROPOSITO, SAPETE COME MI CHIAMANO, OGGI?

ANTINFORTUNELLOOO!

FINE

2 CONCORSI

Un premio da centomila e quattro da cinquantamila lire ai possessori della Carta della Sicurezza. La Carta deve essere scrupolosamente conservata per avere diritto ai premi. — Cento viaggi agli appartenenti ad Impianti con il più basso indice di infortunio



1/CARTA DELLA SICUREZZA

A tutti i dipendenti delle undici amministrazioni ferroviarie europee sono state distribuite « Carte della Sicurezza » contenenti avvertenze e norme illustrative dei temi della Campagna per la Sicurezza.
Per il personale dipendente dalla nostra Azienda la carta è stata numerata in modo da consentirne l'abbinamento ad una estrazione a sorte, che avrà luogo alla fine del corrente anno, per la assegnazione di un premio di L. 100.000 e quattro da L. 50.000.
La Carta dovrà essere scrupolosamente conservata anche perché la mancata esibizione comporterà l'esclusione dal concorso ed il premio verrà assegnato mediante nuova estrazione.
I numeri vincitori verranno pubblicati su « Voci della Rotaia » del mese di dicembre 1969.

2/TRA GLI IMPIANTI

Il concorso è basato su due distinte classificazioni: una relativa all'indice di frequenza dell'infortunio ed un'altra relativa alla riduzione percentuale di tale indice rispetto alla media dei tre anni precedenti.
Gli Impianti sono stati raggruppati in grandi « categorie » in base al tipo di lavoro svolto e suddivisi in « classi » in relazione al numero degli agenti in forza. Ciò per mettere quanto più possibile tutti i dipendenti sullo stesso piano competitivo. Agli Impianti vincitori verranno assegnati particolari riconoscimenti quali Targhe, Diplomi, Stendardi della Sicurezza, mentre cento agenti estratti a sorte tra gli appartenenti agli Impianti vincitori potranno partecipare ad un viaggio premio organizzato collettivamente dal Servizio Affari Generali.
Il concorso verrà ripetuto ogni anno.

VOLONTÁ DI COLLABORARE

Fin dalle battute iniziali si era compreso che soltanto la formazione di una sempre più vigile coscienza antinfortunistica poteva dare reale efficacia ai mezzi tecnici di prevenzione. Per puntare su questo obiettivo era stato dato l'avvio ad un'azione per così dire a macchia d'olio, cioè destinata a propagarsi dai vertici alla base e dal centro alla periferia. Erano pochi in sostanza quelli che allora possedevano una coscienza antinfortunistica, che ne sentivano tutta l'importanza e l'urgenza ai fini della sicurezza sul lavoro, e quindi s'imponeva anzitutto che essa venisse trasmessa a molti e possibilmente a tutti.

L'inchiesta effettuata anche quest'anno, capillarmente, presso un notevole numero di impianti della Rete, dà la misura esatta di come e quanto tale coscienza sia diventata operativa a tutti i livelli, sino a farsi abito mentale, costume. Ma questo materiale umano, raccolto direttamente dal vivo, permette d'individuare un risultato in un certo senso più sorprendente ancora. Infatti i lavoratori che si sono « impadroniti » di una coscienza antinfortunistica, avendone concretamente constatato l'efficacia e i benefici, se ne sono fatti a loro volta diffusori e promotori scrupolosi e intransigenti. La campagna per la sicurezza sul lavoro si va così completando e integrando nella direzione migliore. Il personale direttamente interessato non è più soltanto il destinatario della propaganda, ma si avvia ormai decisamente e consapevolmente a diventarne il protagonista più attivo ed efficiente. Del resto era auspicabile che così avvenisse: poiché i veri protagonisti della sicurezza non possono essere che coloro che lavorano in condizioni obiettive in cui è presente il pericolo.

Questo è forse l'aspetto più nuovo che scaturisce dalla presa di contatto col personale attuata attraverso l'inchiesta di cui qui, per ragioni di spazio, si fornisce un resoconto soltanto rappresentativo. La nuova fase raggiunta nella battaglia contro gli infortuni ci autorizza a considerare definitivamente superato quel « Qualcosa si è mosso » con cui nel 1964 si sintetizzavano e si commentavano i primi passi verso la sicurezza sul lavoro. Ascoltando ora le opinioni del personale si ha la certezza di essere andati oltre la genericità di quel « qualcosa », non solo perché si possiedono adesso dei dati di fatto precisi da indicare, ma, quel che più conta, perché si riscontra un atteggiamento psicologico di gran lunga più disponibile e più fecondo per questo tipo di problemi.

Certo non è il caso di lasciarsi andare a un facile ottimismo, che oltre tutto risulterebbe controproducente e pericoloso. Ma sta di fatto che persino le numerose proposte di carattere tecnico (perché, è chiaro, molto ancora rimane da fare) avanzate dal personale che ha occasione di rilevare le infinite possibilità di infortuni, contengono oggi — lo si sente — una maggior fiducia, alla cui base c'è senza dubbio, come fatto statistico, la costante diminuzione degli incidenti, ma c'è anche, come fatto umano, la precisa consapevolezza che esiste ai vertici dell'Azienda una viva sensibilità per questi problemi, pronta a tradursi in provvedimenti concreti. Si nota insomma nel personale la coscienza di far parte di un'organizzazione che si preoccupa operativamente degli uomini che corrono rischi (questo lo ha messo in rilievo esplicitamente anche uno dei nostri intervistati). Sul piano pratico, è chiaro che ciò si traduce in volontà di collaborare: che è uno degli obiettivi fondamentali della campagna antinfortunistica.

Espressioni di questa volontà sono ad esempio le iniziative locali — anche dei singoli dipendenti — che sempre con maggior frequenza vengono adottate al manifestarsi di qualsiasi imprevista possibilità di infortunio; ma lo è anche, e soprattutto, la maggior attenzione, scrupolosità e preparazione che ogni singolo ferroviere pone nel suo lavoro.

(Nelle pagine seguenti una serie di interviste in vari impianti della rete)

Venezia Mestre

A cura di: Gaetano De Leo, Franco Delli Carri, Giuseppe Giambanco, Domenico Loffredo, Renzo Marello, Osvaldo Montelatici, Arnaldo Palcani, Aldo Sensi, Vittorio Sermarini

Per la seconda volta al primo posto!

Da quando l'attenzione del nostro personale di esercizio è stata sensibilizzata al problema della lotta contro gli infortuni, la Squadra Rialzo di Mestre si è — per la seconda volta — classificata al 1. posto fra gli Impianti del genere nella graduatoria nazionale della sicurezza. Infatti, dopo l'analogo successo riportato nel 1966, anche nel 1968, su circa 80 dipendenti, si sono verificati solo due casi di infortunio, il che ha portato le medie relative al 0,21 per cento — in rapporto alla consistenza del personale — e all'1,55 per cento — per ciò che si riferisce alle complessive giornate di presenza. Medie molto basse, come si vede, che sono altresì seguite da medie abbastanza soddisfacenti — nel campo infortunistico — per tutti gli Impianti della Divisione Trazione di Venezia.

Quali i motivi di tali risultati?

Il Titolare della Squadra Rialzo di Mestre, Capo Tecnico P.le Zanetti Ferruccio, ci ha espresso il convincimento che — per il suo Impianto — ciò sia dovuto, anzitutto, alle migliorie apportate (maggiore ordine e pulizia, illuminazione più razionale, riscaldamento nuova pavimentazione ecc.). Quanto precede fa sì che gli operai siano indotti, dal migliorato ambiente di lavoro, a collaborare di più con i dirigenti, nell'interesse del singolo e della comunità. Sempre in questo spirito, il Comitato di Sicurezza, composto da un Ingegnere, quattro Capitecnici, un Operaio ed un Manovale, ha veramente funzionato come Organo propulsore, al fine di prevenire ogni possibile inconveniente.

Altro elemento fondamentale del successo: la Commissione Interna, che ha assiduamente presentato proposte pertinenti ed interessanti, molte delle quali sono state adottate. Non bisogna trascurare che la voce dei colleghi di lavoro ha sempre le maggiori possibilità di essere ascoltata, per questo l'opera di persuasione espletata dalla Commissione è stata esemplare ed utile.

Tutto ciò ha gradualmente portato alla formazione di una coscienza nuova negli operai. E' sorprendente vedere elementi già anziani, molti intorno alla cinquantina, adattarsi duttilmente a queste nuove idee, rinunziare responsabilmente a radicati preconcetti, farsi anzi promotori, modestamente e senza malinteso zelo, di una azione capillare rivolta al fine di un lavoro più efficiente e più sicuro.

Questo confortante risultato di ordine morale ci è stato confermato dal Presidente del Comitato di Sicurezza, ing. Munzi, tenace assertore di tali idee e, quindi, validissimo difensore delle stesse presso i propri superiori. D'altro canto la Divisione Trazione di Venezia ha il merito di non lasciare mai che qualsiasi suggerimento cada nel vuoto senza alcuna indagine ed ecco un altro motivo dei risultati raggiunti. Riportiamo, comunque, alcune delle richieste ed opinioni raccolte dalla viva voce degli operai, molte delle quali già in corso di esame ed accoglimento.

I membri del Comitato di Sicurezza:

Tiso Torrido, Capo Tecnico P.le: Qualcosa manca ancora, ad esempio sarebbe necessaria una scala a ponte mobile per i lavori da fare in alto.

Dalla Venezia Armando, Operaio qualificato di prima classe: Occorrerebbe la sostituzione delle attuali binde a mano per il sollevamento dei carri, con altre idrauliche

Andriolo Amos, Capo Tecnico di prima classe: Occorrono calzature con puntale di sicurezza e suole antisdrucciolevoli.

Inoltre, dato il soddisfacente risultato dei guanti di cuoio per aggiustatori per la prevenzione contro ferite alle mani, occorre stare bene attenti che essi siano della migliore qualità possibile, e non soggetti a facile logoramento e scuciture, come ora spesso avviene. Anche i guanti di gomma usati per lavorare in ambiente grasso, purtroppo si tagliano con estrema facilità. Sarebbe opportuno studiare qualche cosa di meglio.

Essere sempre in forma!

Per Luciano Manganello, op. qualificato di prima classe, è necessario che i sanitari non rimettano in servizio operai non perfettamente ristabiliti, i quali indirettamente possono divenire causa di infortunio.

Respirare petrolio...

Il manovale Giuseppe Bobbo chiede di avere la maschera quando è adibito alle disinfestazioni fuori dell'Impianto perché non vuole respirare petrolio; chiede altresì maggiore protezione dal gasogeno.

E' importante frenare

Il manovale Giuseppe Babato, addetto alla manovra ha mostrato alcune modifiche apportate, su suo suggerimento, al dispositivo di frenatura del carrello di manovra.

Molto rumore e molta polvere

La mia sega circolare, dice l'operaio qualificato di prima classe Elio Doro, mi manda la segatura in faccia e l'impianto di aspirazione delle polveri fa un baccano insopportabile ma... aspira poco.

Civitavecchia

Vigilanza e buona volontà

Il Capo Stazione P.le Arcangelo Rocchi, primo aggiunto e segretario della locale commissione anti-infortuni riassume brevemente in cifre il lavoro giornaliero della stazione: treni viaggiatori in transito 40, in origine e fine corsa 16; treni merci interessanti la stazione 28; tradotte da e per il Porto 35 più eventuali straordinari. Un continuo intenso lavoro di manovra per complessive circa 100 ore divise in 12 squadre..

— Come spiega gli ottimi risultati in materia anti-infortunistica conseguiti da questa stazione?

— A mio avviso i fattori determinanti sono tre. La prevenzione, la vigilanza, la buona volontà.

— Come si è realizzata la prevenzione?

— Frequenti riunioni della commissione e contatti col personale con segnalazione e rimozione sollecita di tutti i motivi di pericolosità. Manifestini e circolari ciclostilate affissi in tutti i posti di lavoro. In ogni turno noi dirigenti esercitiamo una assidua vigilanza rimproverando prima paternamente e facendo seguire qualche leggero P. 141 nei rari casi di inosservanza delle regole fondamentali.

— Come si comporta il personale?

— E' volenteroso, attivo, rispetta con cognizione di causa tutte le norme di sicurezza nel lavoro. A questo proposito le dirò che possiede un tale amor proprio professionale che nel caso di lieve inevitabile incidente preferisce consumare qualche giorno di congedo ordinario piuttosto che darsi « infortunato ».

La predica del mattino

Al posto deviatori a terra n. 2 bis (punto nevralgico del piazzale) pioviggina e si richiede una particolare attenzione. All'inizio del turno di mattina il Primo Aggiunto Rocchi tiene una conferenza volante ai suoi capi squadra. Si organizza il lavoro della giornata, non mancano qualche « cicchetto » e le solite raccomandazioni sulla prevenzione degli infortuni.

Sempre in fretta

Il capo squadra manovratori Remo Pavoni: abbiamo un pesante lavoro di manovra che bisogna svolgere sempre in fretta e con tempestività per evitare ingorghi. Penso che la prevenzione e la vigilanza siano ottime cose ma il fattore più importante è l'impegno personale del lavoratore.

L'anziano e la recluta

Il manovratore capo Alessandro Mocci (un « veterano » dalla grande esperienza di servizio) dà alcuni consigli in materia di prevenzione infortuni al giovane « i.p. » Luigi Abbondanza che, del resto è già un volenteroso manovratore, appassionato del mestiere.

Arona

Il chiodo fisso

— Sono tre cavi di acciaio, d'accordo, dice Gazzola, ma siccome lavorano male ad un certo punto cominciano a logorarsi, ed allora?

Il Capo Squadra di linea Pier Romano Gazzola è stato premiato per aver suggerito alcune modifiche alle gruette per lo scarico delle rotaie. Quei cavi che minacciavano da un momento all'altro di spezzarsi erano il suo chiodo fisso: gli uomini sono sotto a lavorare e sulla massicciata non vi è mai spazio sufficiente per fare un salto da un lato e scansare la rotaia che dovesse precipitare.

— Ho due figlie, dice Gazzola, e quasi tutti gli uomini che lavorano con noi sono padri di famiglia quindi dovevo tenere d'occhio quei tre cavi. Poi mi è venuta l'idea buona ed ho scritto quattro fogli di carta ed ho fatto il disegno della modifica così come la vedevo io.

A questo punto vorrebbe fermarsi e bisogna sollecitarlo.

— E' passato poco più di un mese e mi ha scritto il Direttore Generale, proprio lui in persona, per dirmi che l'idea era valida e che ha disposto un premio a mio favore.

Quando dice che per lui la lettera è più importante del premio si capisce che è vero: ha sentito di non essere il solo a preoccuparsi degli uomini che corrono dei rischi.

Il Titolare della Stazione di Arona, Epifani, che lo sta preparando alla abilitazione per la condotta dei treni materiale non si è troppo meravigliato della cosa.

— E' un ragazzo preparato, non è ambizioso, anzi. Ma ci tiene a che il lavoro venga svolto bene ed alla sicurezza degli uomini che gli sono stati affidati. Ha mostrato la lettera a tutti i colleghi del 13° Tronco e tutti sono stati contenti per lui. Per Gazzola, però, non è finita qui: ci sono ancora due o tre problemi da risolvere. Si tratta di evitare rischi inutili agli uomini ed inutile logorio del materiale. C'è da ritenere che prima o poi si debba tornare a far quattro chiacchiere con lui ed a leggere nei suoi occhi chiari la soddisfazione del lavoro compiuto e la gioia di essere stato utile in qualche cosa.

Un po' alla volta

« Presso il nostro Impianto — ci ha dichiarato il segretario del Comitato di Sicurezza, Perito Industriale Carlo Casadei, che è il Capo Tecnico Sovraintendente dell'Officina — si eseguono lavori che comportano spesso rischi notevoli perché la riparazione dei carrelli viene effettuata di sovente sotto le gru, con i pezzi sollevati. Perciò la forte riduzione di infortuni avutasi in questo periodo è dovuta, oltre alla buona attrezzatura antinfortunistica ed all'osservanza delle norme, anche alla maggiore attenzione che gli operai adoprano ora durante il lavoro ».
Il Capo Tecnico Enzo Ciofi, che fa parte del Comitato di Sicurezza dell'Officina, nel mostrarci, nel reparto adibito ai bagni galvanici, gli operai che lavorano con i guanti protettivi e con le nuove tute di tessuto antiacido, recentemente adottate, ci ha detto: « Mi creda, lentamente, ma in maniera piuttosto efficace, sta subentrando negli operai una coscienza antinfortunistica ».

E' un dovere di tutti

All'Officina Veicoli di Firenze Porta al Prato abbiamo conosciuto un campione dell'antinfortunio, il fiorentino Gino Pucci, attualmente Operaio di prima classe.
Fatti gli scongiuri di rito, il Pucci ci ha detto, in buon dialetto nostrano: « vede, spesso l'è questione di fortuna, io in venticinque anni di servizio ho avuto solo un piccolo infortunio per una *scaglia* su un piede... e forse perché allora non esistevano le scarpe protettive! Fin da quando sono entrato in ferrovia — ha continuato il Pucci — ho sempre lavorato nel reparto « fucinatori » e qui, specie vicino al *maglio*, il pericolo non manca, però ho cercato di essere molto attento e scrupoloso nel lavoro e di usare, nei limiti del possibile, tutte le protezioni prescritte ».
— Quale è stato il riconoscimento assegnatole per questo suo merito? abbiamo chiesto al Pucci.
— Penso che sia un dovere o interesse di tutti salvaguardare la propria incolumità, però mi farebbe piacere se l'Azienda mi assegnasse un piccolo premio, anche se d'altra parte, a noi cinque dell'Officina che non abbiamo avuto infortuni, hanno regalato una gita a Milano per visitare la Fiera Campionaria.

Firenze P.P.

Cagliari

Un giubbotto per vederli

— Un mattino, nel tratto Semestene-Bonorva dovetti quasi fermarmi — racconta il Macchinista di prima classe Ercole De Carlo — avevo fischiato, ma il cantoniere non sentiva per il vento. Fortunatamente lo avevo visto da lontano perché portava sulle spalle una di quelle borse a sacco a strisce bianche e rosse. Camminava sulle rotaie e si sarebbe confuso con la zona attorno, se non fosse stato per quella borsa a colori vistosi.
Ed ecco che gli è venuta l'idea dei giubbotti luminescenti, di cui dovrebbero essere forniti i cantonieri e tutti gli operai di armamento.
— Camminano sempre nella stessa direzione del treno, aggiunge De Carlo, ed è un vero miracolo se il macchinista li vede per tempo. Dovrebbero stare più attenti, d'accordo; ma anch'essi hanno un lavoro da svolgere e per farlo il posto migliore è tra i binari...
De Carlo è soddisfatto che la sua idea sia giunta fino alla Direzione Generale e che abbiano trovato in essa qualcosa di buono, è contento soprattutto d'aver dato il suo contributo alla lotta contro l'infortunio.

Firenze C.M.

Una buona dose d'attenzione

Bruno Ranfagni, Capo Stazione Superiore della Stazione di Firenze Campo Marte, che è anche il Vice presidente del Comitato di Sicurezza, ci ha spiegato che il maggior merito della massima riduzione (100%) di infortuni conseguita dal Deposito P.V. è prevalentemente dovuto alla ottima esperienza e preparazione del personale nel compiere il lavoro ed ha concluso dicendo:
— « In effetti si tratta solo di una buona dose di attenzione nel salire e scendere dalle vetture o dai carri, nell'attraversare i binari e nello spostamento dei colli, anche se adesso questo lavoro viene compiuto con i guanti protettivi ».
— « Quale attività ritiene più rischiosa? » abbiamo chiesto al Signor Ranfagli.
« Ritengo che sia quella che svolgono le squadre dei trasbordatori, a causa della difficoltà di scorrimento degli sportelli dei carri » ha risposto.

Le guide arrugginite

« Difatti — ci ha detto l'Assistente Viaggiante Sestino Ciampi in servizio alla Squadra trasbordo — quando lo sportello di un carro non scorre perché le guide sono arrugginite, siamo costretti a fare pressione con l'altra mano ed allora soprattutto se la pressione è troppo forte può succedere quello che è successo alcuni giorni fa ad un nostro collega che ci ha rimesso due dita ».
E' vero, questa operazione di apertura e chiusura dei pesanti sportelloni dei carri, che ad esempio nel tratto Roma-Firenze potrà essere effettuata in media anche dieci volte, è resa difficoltosa dall'arrugginimento delle guide.
Se d'altra parte le guide di questi sportelli si arrugginiscono perché i carri sostano sui piazzali, all'aperto, perché non si usa un buon lubrificante che elimini od attenui l'inconveniente?

Osservanza rigorosa delle norme

Il titolare del Deposito, Giuseppe Fontana, dichiara che non solo tutte le norme dell'antinfortunistica sono rigorosamente osservate nel suo Impianto, così come sono usati i mezzi protettivi (elmetti, guanti, occhiali, schermi), ma che, in sovrappiù, vengono sovente attuati degli accorgimenti d'iniziativa locale a fronte di qualsiasi lavoro che lasci prevedere la possibilità d'infortunio. A questo scopo, anche se non previsto, ha disposto che un manovale si aggiunga sempre in aiuto ai due agenti di macchina nell'operazione di aggancio e di sgancio dei mantici di protezione e delle passatoie fra le carrozze.

Lo stesso Comitato di sicurezza, dapprima unico, da qualche tempo è stato sdoppiato: uno per il personale d'officina e uno per quello di condotta. Ognuno dei due indice le proprie riunioni cicliche, durante le quali viene presa in esame la dinamica degli incidenti occorsi, si studiano soprattutto i provvedimenti da adottare e si avanzano le richieste di mezzi di protezione più idonei. Il Fontana, inoltre, ritiene particolarmente importante, ai fini della sicurezza, la pulizia dei locali, per cui cura che quotidianamente piazzali e capannoni siano liberati da ogni materiale.

Occhiali protettivi anche per loro

A nome della sua categoria il Macchinista di prima classe Ezio Stangalino non può far altro che confermare che nel suo Impianto tutto è stato fatto per evitare od almeno diminuire il verificarsi di infortuni. In particolare illustra le norme di sicurezza cui si è dovuto ricorrere per gli apparati sotto tensione elettrica contro le insidie ed i rischi derivanti, direttamente o indirettamente, dal rigore di questo lungo inverno piemontese. Durante tale periodo, infatti, la fredda umidità dell'aria e sovente lo stesso ghiaccio hanno reso assai difficoltoso il rialzo dei pantografi: un tubo di prelievo da un'altra locomotiva in ausilio a quella interessata ha risolto egregiamente il problema, per cui nessuno si è servito del classico « manico di scopa ».

Così, sempre negli scorsi mesi, per disposizione del Capo Deposito si è provveduto a cospargere prontamente di sabbia e di salaccio i punti di lavoro coperti da lastre di ghiaccio; in tal modo si sono notevolmente ridotti i casi di scivolamenti o di cadute durante la discesa dalla scaletta della macchina.

L'ultimo infortunio, in ordine cronologico, ha colpito l'A.M. Pietro Francesca, il quale, alimentando il fuoco d'una locomotiva in partenza, veniva investito al viso e particolarmente ad un occhio da diversi corpuscoli proiettati da uno scoppio avvenuto nel forno. Perciò, considerando che nel D.L. di Novara sono ancora in turno quotidianamente ben sedici locomotive a vapore, l'unica richiesta che il Macchinista Stangalino formula per il personale addetto a tale tipo di trazione è quella dell'adozione di occhiali protettivi, a lenti incolori e con aerazione.

Novara

Opera di persuasione

Il Capo Tecnico Principale Luciano Calciati è convinto che una buona educazione antinfortunistica debba basarsi non solo sui mezzi tecnici, ma soprattutto sull'opera di persuasione e di convinzione del personale, per cui crede nell'efficacia delle apposite campagne. « La costante opera di persuasione è la migliore alleata nella lotta contro gli infortuni ». Auspica, pertanto, che le suddette campagne siano intensificate, oltreché con riunioni e con la esposizione di cartelloni, soprattutto con proiezioni di documentari.

Il Capo Tecnico Principale Aldo Gallina condivide le idee del collega Calciati, per cui anche nel suo Reparto l'opera di propaganda antinfortunistica è continua e capillare. Con giustificato orgoglio illustra gli accorgimenti adottati per eliminare alcuni pericoli: tasselli per appoggio ai piedi delle scalette di ferro e appositi telai con ripari per evitare scivolamenti e cadute; cestelli di protezione ai motori in movimento sul banco di prova durante il rodaggio ed altri ancora.

Alessandria

Un po' di colpa al sole...

Il Capo Tecnico Superiore Giulio Latella, titolare, ci tiene a mettere subito in evidenza il fatto che nel suo Impianto negli anni 1967 e 1968 la situazione dal punto di vista dell'antinfortunistica è ancora migliorata, ancorché non sia stato mantenuto il primato conseguito nella graduatoria del '66. Come considerazione generale afferma che nella sua Squadra regna la massima collaborazione tra superiori e dipendenti, per cui le continue raccomandazioni ed esortazioni al personale per l'osservanza delle regole di sicurezza sono sempre fatte con tono familiare, amichevole, senza autorevolezza e quindi con pieno gradimento e totale accettazione da parte delle maestranze.

Segnala una carenza nei mezzi di protezione e sicurezza: il suo Impianto ha una produzione giornaliera media oscillante dagli ottanta ai cento veicoli, con una rimanenza di riparandi aggirantesi sui quattrocento mezzi, per cui alcuni Manovali sono addetti in via continuativa alle manovre. Questi agenti dovrebbero pertanto essere muniti degli scarponi di cui sono dotati i manovratori di qualifica; ciò consentirebbe di ridurre sensibilmente i pericoli di cadute e di distorsioni. Infine rileva l'opportunità che i lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici abbiano tutti i mezzi protettivi che già sono a disposizione dei nostri agenti.

Il Capo Tecnico Principale Giuseppe Gardino, 1° Aggiunto e Segretario del Comitato di Sicurezza, condivide l'impostazione enunciata dal suo Capo per quanto riguarda il sistema adottato per far rispettare dal personale le norme antinfortunistiche e ne sottolinea gli indiscutibili vantaggi alla luce degli innegabili risultati conseguiti.

Come Segretario del Comitato ricorda che da tempo è stata avanzata la richiesta di una nuova sistemazione igienico-ambientale del piazzale antistante il capannone dell'officina, la collocazione, cioè, di una tettoia di qualsiasi materiale, tale comunque da permettere di lavorare al coperto in ogni stagione. Ciò eliminerebbe l'attuale ingombro dei locali chiusi d'inverno e la prolungata esposizione al sole d'estate, due fattori che possono essere causa, od almeno concausa, di disattenzioni e quindi di infortuni.

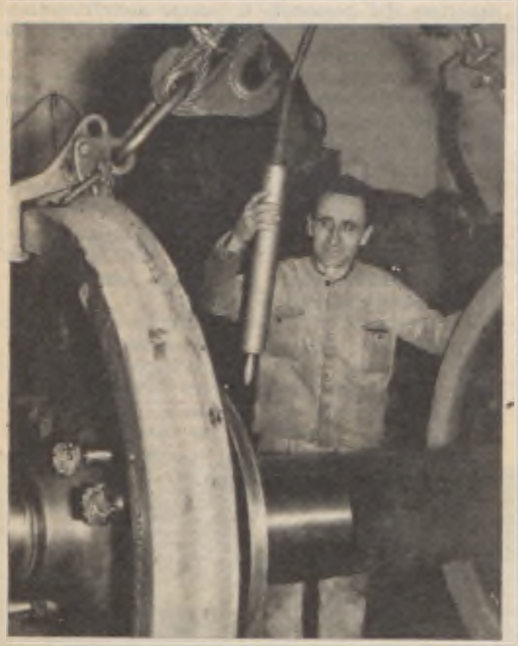
Fra le iniziative antinfortunistiche locali fa vedere un particolare apparato di sicurezza attuato nel reparto di prova tensione degli impianti di riscaldamento elettrico delle carrozze, dove è stato installato un recinto di tubi con un cancelletto la cui apertura è regolata da un sistema di blocco a due chiavi: una blocca il bocchettone di presa d'alimentazione del trasformatore a carrello, l'altra il cancelletto stesso.

Martello con ammortizzatore

Alfredo Bartozzi, Operaio specializzato, ha fatto al martello ribaditore una modifica tale da impedire, con due perni di arresto a molla, la fuoriuscita dell'attrezzo. Per tale innovazione egli è stato premiato. Successivamente il Servizio Trazione ha fornito un martello che in qualche modo si ispira a quella innovazione, sia pure migliorandola con un mollone d'arresto (visibile nell'attrezzo di destra) che funziona anche da ammortizzatore.

Ghigliottina... una volta

Il montacarichi rifornitore di carbone per le locomotive a vapore non è più una minacciosa ghigliottina. Per iniziativa locale, a lato degli sportelli a saliscendi sono state saldate delle lamiere (quelle verniciate a strisce diagonali). Quando il saliscendi è sollevato, lo scudo copre i comandi. Il montacarichi funziona soltanto a sportelli abbassati, cioè quando l'operatore non può assolutamente entrare in contatto con le parti in movimento.



Ganasce pericolose

I sia pur rari tradimenti delle braghe di presa e sollevamento degli assali per la tornitura delle ruote davano qualche preoccupazione. Un chiavistello a maniglia, passante in due fori praticati nelle ganasce, impedisce alle stesse di sganasciarsi. Adesso è l'operatore Recchioni che ride, sollevando con disinvoltura 6 tonnellate.

Binde come proiettili

Per quanto bene piazzate, le binde per il sollevamento dei locomotori a volte schizzano via, attentando seriamente all'incolumità degli operatori. Il pericolo è stato eliminato mediante la costruzione di un carrello-pompa azionabile a debita distanza. Il Manovale Savini tende senza sforzo due binde simultaneamente; tale simultaneità rende assai più rara la possibilità di « sparo », dato che il carico resta in qualsiasi momento equilibrato su ambedue le binde.

Fiducia e collaborazione

Il Deposito locomotive ha una storia che non conosce infortuni mortali, ma, impegnato nel concorso fra gli impianti che ottengono i migliori risultati nel campo antinfortunistico, esso ha addirittura ottenuto il primato per l'anno 1966. Perché l'ha ottenuto? Perché non lo conserva più? La visita di un giorno ha dato probanti risposte: le attrezzature murarie del Deposito sono tanto vetuste da avere ancora oggi alcuni capannoni con le capriate in legno. Verso la fine del 1965 fu realizzata una organica opera di ammodernamento generale, la quale si estese contemporaneamente alla parte strumentale: pavimenti nuovi, finestre ampliate, aerazione naturale e forzata, illuminazione con lampade a vapori di mercurio nei capannoni più nuovi, vie guidate, pulizia generale. Applicazione di protezioni funzionali a tutte le parti in movimento, verniciatura delle macchine utensili secondo le norme ENPI, dotazione di attrezzature nuove. In più tante modifiche, applicazioni ed invenzioni che sono opera del personale del Deposito. Infine, ma soprattutto, si è compresa l'importanza di quel problema che il primo numero speciale di « Voci » aveva avvertito già serio fin da allora, nella sintesi di un titolo: « Qualcosa si è mosso ».

Una dirigenza pronta a tentare ed a captare gli apporti di base, una base sempre più attenta e suggeritrice, un Comitato di Sicurezza fin dal primo momento interprete, promotore, sperimentatore, educatore, instancabile.

Con questa sintesi si spiega il primato del 1966. La stessa sintesi, rimbalzata negli altri Impianti in lizza nell'intera Rete, spiega la rincorsa ed il superamento degli stessi, spesso favoriti da strutture di più recente e funzionale costruzione. Il 20° posto del 1967 ed il 23° del 1968 non hanno altra spiegazione: il D.L. di Ancona ha continuato il calo del numero di infortuni. L'aumento riguarda soltanto le giornate di assenza. Rispetto a se stesso, quindi, l'Impianto ha conservato un andamento uniforme, il che sta a significare che la campagna antinfortunistica prosegue con successo, quel « qualcosa » ha fatto presa.

Nel D.L. di Ancona ogni infortunio viene sistematicamente analizzato ed offre lo spunto per « educare » sia l'infortunato che i suoi compagni di lavoro; se è possibile, se ne rimuovono le cause (ad es.: gli operai più grassi o meno agili vengono esentati da lavori su scale e da passaggi difficili). Si realizza l'adattamento fra persona fisica e lavorazione. Se può servire, non si esita a chiamare il Medico dell'Azienda a spiegare cosa accade al corpo umano nella circostanza che si vuole evitare.

Si pone in pratica, cioè, quanto scrisse lo psicologo Antonio Miotto nel 2° numero speciale di « Voci »: l'educazione antinfortunistica è meglio assicurata discutendo il meccanismo dell'infortunio. Il Comitato di Sicurezza non vuole essere un tribunale, bensì un attento analista, un rimediatore capace e funzionale, un convincente educatore. Che esso sia sulla buona strada lo dimostra il crescente interesse dei lavoratori alla preservazione della propria incolumità, la quale, per altro verso, è direttamente proporzionale alla bravura posseduta nel mestiere.

Nell'ambito del Deposito aleggia diffusa la fiducia di riuscire a ridurre ai minimi termini l'infortunio e le sue conseguenze e si respira a pieni polmoni l'aria della buona collaborazione. Nello slancio consapevole verso una meta tanto sentita, rischia di restare incompreso il fatto che ci si trova davanti ad un processo educativo, quindi filosofico, quindi inevitabilmente consumatore di tempo.

Non c'è dubbio: quel qualcosa che si era mosso, ha fatto buona presa. La collaborazione è in aumento e non tarderà ad essere totale.

Lamiere imprevedibili

Per parlare con Cabano, l'addetto alla sicurezza, siamo andati a finire sulla punta degli scambi di Milano Centrale ove era alle prese con un lavoro pericoloso.
Un'elettromotrice delle Varesine si era accortocciata in seguito ad un urto in manovra e non c'è stato verso di spostarla. Dalle Officine di Gallarate è partito un gruppo di operai per demolirla sul posto. Un lavoro delicato e pericoloso nello stesso tempo e nessuno meglio di Cabano poteva assumersi l'incarico.
— Le lamiere contorte quando vengono tagliate dalla fiamma ossidrica hanno strane reazioni, a volte scattano, come se si ribellassero, come se non volessero separarsi l'una dall'altra. Alleggerendo da un lato si compromette l'equilibrio di tutta la massa... più che conoscere, però, la resistenza dei metalli, è necessario essere presenti a se stessi per capire da che parte viene il pericolo, dove sta in agguato l'infortunio e la disgrazia.

Gallarate

Attenti agli occhi!

Una grande officina, con tanti motori da revisionare, da smontare, con l'olio che cola da tutte le parti, un olio nero ed appiccicoso come catrame. Eppure, in quelle condizioni, sono riusciti a vincere un premio per l'abbellimento degli Impianti. Questo nella Officina T.E. di Gallarate di cui è Titolare il Capo Tecnico Superiore, p.i. Ennio Chiarot.
Gallarate è uno di quegli Impianti che ha avuto un minor numero di infortuni sul lavoro, classificandosi nell'ultimo concorso al secondo posto della sua categoria.
— Mole, fresatrici, saldatrici, tutti strumenti che lasciano sprizzare scintille, ecco perché la maggior parte degli infortuni derivavano dalla mancanza degli occhiali di protezione. E' stato deciso che, infortunio o non, la mancanza degli occhiali debba venire punita.
Così il Sig. Chiarot spiega la costante diminuizione degli infortuni.
— Poi abbiamo Cabano, l'addetto alla sicurezza, attento ed anche pignolo nel suo lavoro. Ultimamente ha costruito una scala per salire sull'imperiale dei locomotori in cui sono assommati tutti gli accorgimenti per dare tranquillità all'uomo che deve lavorarci.
L'officina di Gallarate assolve al suo compito nonostante l'anno di costruzione sia abbastanza remoto, 1901.
— Se non fosse per quella vasca di lavaggio dei motori, dice ancora Chiarot, da dove la soda schizza volentieri addosso agli operai, ci sarebbero buone probabilità di salire al primo posto di quella graduatoria.

Un maggiore impegno

Il Capo Tecnico p.i. Giuseppe Saladini, del Deposito Locomotive di Palermo, responsabile della sicurezza nell'Impianto, ritiene che quei pochi infortuni sul lavoro che, purtroppo, ancora si verificano, siano dovuti all'inosservanza delle norme regolamentari da parte degli operai ai quali, però, soltanto in parte è da addebitare la colpa in quanto, sovente, ignorano anche le più elementari norme antinfortunistiche.
Auspica, pertanto, che dirigenti qualificati visitino con assiduità gli Impianti al fine di impartire le istruzioni o suggerimenti in materia antinfortunistica. Per quanto concerne il fattore tecnico il Saladini è d'avviso che dovrebbe essere meglio seguita la manutenzione dei vari reparti, specie per quanto riguarda le fondazioni e le pavimentazioni.

Palermo

Anche l'esperienza conta...

L'Operaio qualificato di prima classe Vincenzo Catania, del Deposito Locomotive di Palermo, componente il Comitato di sicurezza dell'impianto fa presente che da quando è stata iniziata la campagna gli infortuni sul lavoro sono sensibilmente diminuiti. Ritiene comunque necessario che gli Organi competenti corrispondano con più prontezza ai suggerimenti ed alle richieste degli operatori che, per la loro esperienza, possono dare un apporto non trascurabile alla prevenzione degli infortuni.

Abbonatevi a

"VOCI DELLA ROTAIA"

I non abbonati che vogliano dare la propria adesione al Periodico, possono compilare questo tagliando ed **incollarlo su cartolina postale,** da indirizzare a « VOCI DELLA ROTAIA » - Periodico Aziendale F.S. - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00100 **ROMA.**

Cognome ..... **Nome** .....

Matricola n. ..... **Impianto** .....

Domicilio **Via** / **Piazza** .....

Codice Avv. Postale ..... **Città** .....

Il sottoscritto chiede l'invio al proprio domicilio del Periodico Aziendale delle F.S. « Voci della Rotaia », autorizzando la ritenuta a ruolo di L. 200 = (duecento) **l'anno.**

(data) ..... (firma) .....

Direttore Resp.: Mario Pellegrino - Red. Capo: Mario Casacci - Dir. Gen. F.S. - Roma - Stampa: Rotocolor - v. Tiburtina 1064 - Roma - Reg. Trib. di Roma con D. n. 6041 del 8-11-1957.

Quindicina internazionale della sicurezza sul lavoro

5-17 maggio 1969