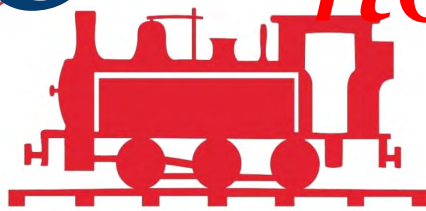


AFC

notizie



40
1981-2021

PUBBLICAZIONE APERIODICA DELL'ASSOCIAZIONE
"AMICI DELLA FERROVIA CATANIA"

58



40 anni sono passati da quando nel lontanissimo 1981 un manipolo di coraggiosi appassionati hanno creato il primo nucleo dell'associazione. Da allora molta acqua e molti soci sono passati sotto i ponti, qualcuno è stata una presenza effimera ed è sparito altri sono arrivati, altri sono andati via in questo naturale avvicendamento a qualcuno non siamo piaciuti e ci ha pure sparato alle spalle e poi tanti eventi, e vicissitudini piacevoli e spiacevoli che è difficile ricordare. Nonostante tutto se tra alti e bassi dopo quaranta anni siamo ancora qui (alla faccia degli invidiosi) è perché anche individualmente non siamo mai fatti prendere dalle smanie da prima donna "...si fa come dico io perché sono il più bravo..." certo a volte abbiamo polemizzato e raramente forse litigato ma nessuno si è mai posto sulla testa la corona di imperatore, i ruoli sono sempre stati divisi e condivisi le decisioni più importanti sono sempre state collegiali. Altrove dove chi voleva primeggiare e trasformare un divertimento (di questo trattasi) in un ruolo di potere è finita con inevitabili litigate, scissioni ed in qualche caso con gli avvocati di mezzo; noi, fino ad oggi, queste sventure ,almeno, ce le siamo evitate. Forse alcuni soci nemmeno lo sanno, ma da sempre si sussurra un po' in sordina che gli anniversari ci portano sfortuna; Gli anniversari dell'Associazione storicamente sono sempre stati per tanti motivi eventi un po' travagliati. Le restrizioni causate dalla pandemia hanno fatto saltare tutti i piani del 2020 e del 2021 e ci ha costretto a stare chiusi per mesi. Nel momento in cui scrivo si scopre che nonostante una diffusa campagna vaccinale la Sicilia è testa alle classifiche nazionale per numero di contagi. Il recente passaggio a zona bianca ci permette comunque di riaprire e di rimettere in moto un "meccanismo" fermo da troppo tempo, la presenza di varianti piuttosto contagiose lascia un certo margine di incertezza, bisognerà attendere la fine dell'estate e forse oltre per poter programmare un qualche evento correlato al nostro 40mo compleanno; nel frattempo abbiamo comunque preparato per l'occasione , grazie anche al supporto degli amici esterni all'associazione che approfitto per ringraziare, un numero nostro notiziario piuttosto "corposo" di ben 52 pagine, che sicuramente apprezzerete.

Ho ritagliato un angolo in questo editoriale per inserire un breve un messaggio di ringraziamento del nostro socio Ruggero colpito recentemente da un grave lutto.

"Cari Amici, purtroppo le attuali circostanze non consentono di poterci incontrare di presenza; pertanto, a mezzo di questo spazio, a nome mio e dei miei figli desidero ringraziare sentitamente il Presidente, il consiglio Direttivo e tutti i soci per le manifestazioni di cordoglio dimostratemi a seguito della improvvisa e prematura perdita di mia moglie Rina, venuta a mancare il 28 Aprile.

Un amichevole saluto sperando di rivederci presto. Ruggero Sisi"

IN QUESTO NUMERO

Vigilia di Natale a fotografar treni	pag. 3	Il rompicapo di due motori guasti	pag. 34
L'esempio della Stazione di Catania	pag.11	Il tram di Mondello	pag. 38
Di E636 non c'è ne mai abbastanza	pag.21	I Viaggi di Aldo	pag. 45
La curva Molini	pag.29		

Foto in Copertina:

- FCE Sciare di Bronte Ade 18 Dicembre 2020- Foto Antonio Verdirame

Foto in 4ta di copertina:

- Stazione di Castelvetro Settembre 1977- R302. 019 alla testa di un treno merci, in primo piano lo scorcio della cabina di una Aln772 –Foto Francesco Santonocito



A.F.C. NOTIZIE N.58 –1°e 2° QUADRIMESTRE 2021

NOTIZIARIO INTERNO PER I SOCI A.F.C. - NON IN VENDITA

PRESIDENTE A.F.C.: ALBERTO VERDIRAME

COORDINAMENTO C/O SEDE A.F.C. - CATANIA

e-mail :amiciferroviacatania@tiscali.it

SITO WEB: <https://www.amiciferroviact.it/AFC/>

FACEBOOK: AMICIFERROVIACATANIA

ASSOCIATA ALLA F.I.M.F. (FEDERAZIONE ITALIANA MODELLISTI FERROVIARI)

LA RESPONSABILITA' DI QUANTO ESPRESSO NEGLI ARTICOLI APPARTIENE ESCLUSIVAMENTE AGLI AUTORI CHE FIRMANO GLI ARTICOLI STESSI.

LA COLLABORAZIONE E' APERTA A SOCI E SIMPATIZZANTI E SI INTENDE A TITOLO GRATUITO.

HANNO COLLABORATO AL PRESENTE NUMERO:

Claudio Pedrazzini, Salvo Bordonaro, Alberto Verdirame, Antonio Verdirame, Roberto Rava, Franco Dell'Amico,

Francesco Santonocito, Mario Cascio, Aldo LoMonte

chiuso il 3-07-2021



Vigilia di Natale 2020 a

... fotografar Treni

Foto Roberto Rava /Franco Dell'Amico

Testo Roberto Rava



L'età media dei soci dei gruppi fermodellistici continua a crescere, esattamente l'opposto dei giovani che vi aderiscono. Per quanto ci si possa impegnare nella propaganda, è sempre più difficile reperire nuovi adepti. Unire le forze per escogitare nuovi motivi di interesse sarà senz'altro utile. La FIMF già fa molto ed in questi ultimi anni è divenuta ancor più concretamente attiva.

Anche a livello locale credo si possa fare qualche cosa. Innanzitutto non farsi la guerra, come purtroppo successo, in un non lontano passato, nel Milanese.

I treni, sia grandi che piccoli, sono una cosa meravigliosa e con essi vogliamo divertirci spendendo, chi più chi meno, anche qualche soldino. Di certo guadagni, se non in termini di divertimento, non se ne fanno. Eppure c'è sempre qualcuno di una qualche associazione che guarda un po' di traverso i membri di un'altra, quasi fosse una concorrente. Concorrente sì, ma nel divertimento.

Noi Liguri, proverbialmente chiusi, diffidenti, nella passione per le ferrovie dimostriamo di non esserlo, intrattenendo ottimi rapporti con le altre (pochissime) associazioni regionali.

La collaborazione è per noi cosa normale e sono nate parecchie amicizie personali.

In questo clima amichevole, essendo prevista il 22 dicembre una corsa di prova propedeutica alla consegna delle E 494.511 e 512 ordinate da Captrain alla Bombardier di Vado Ligure (SV), ci siamo dati appuntamento di buon mattino a Multedo con Franco Dell'Amico del Treno Club Savona. L'appuntamento l'avevamo stabilito di buon mattino per riuscire ad immortalare anche il 505, l'Intercity Ventimiglia-Roma Termini generalmente trainato o spinto da un'E 401. È stata una mattinata proficua. Oltre alla reciproca piacevole compagnia, i treni che si sono alternati in un continuo andirivieni, ci hanno consentito di portar a casa alcune discrete immagini. Speriamo di farvi cosa gradita mostrandovene qualcuna.

Il Regionale 3359 Alassio - Genova Brignole spinto da E464.298 (foto in alto) è il primo che ci capita a tiro, quando ancora la spessa coltre nuvolosa impedisce di uscire alla luce di un sole molto basso- ed assolutamente invisibile - costringendoci ad innalzare il valore degli ISO nella ricerca di un tempo di scatto sufficientemente veloce da sperare di scongiurare il mosso. Non sempre ci siamo riusciti.



Coda del Regionale 3359 Alassio - Genova Brignole con in evidenza la E464.298 titolare del treno. Sia questa locomotiva che la pilota di cui alla foto precedente avevano diverse imbrattature rimosse con PhotoShop.



Dopo qualche minuto, alle 8,31, ecco giungere l'IC 505 da Ventimiglia per Roma Termini spinto da E401.028. In testa la pilota Z. Non so se a voi questa livrea piaccia. A me no. Mi vien naturale definirla "livrea treno ospedale". Foto Roberto Rava

Coda dell'IC 505 da Ventimiglia a Roma Termini spinto, come da previsione, da un'E401, esattamente la 028.



Altri soli 5 minuti. Alle 8,36 sopraggiunge il Regionale Veloce 12326 da Sestri Levante per Savona espletato da un ETR 521 Rock.

Sulla destra le gru dei cantieri navali in continuo movimento.



Questa volta i minuti di attesa sono 6, alle 8,47 giunge questo bel merci trainato dalla 191.002 dell'impresa genovese FuoriMuro. Locomotiva discretamente pulita e priva di imbrattamenti vandalici.



Qui vediamo un bel primo piano della Vectron titolare del merci Miramas (presso Marsiglia)-Castelguelfo, quando ha appena superato la nostra postazione.

Foto Franco Dell'Amico

Alle 8,56 è la volta del regionale 22826 da Recco a Genova Voltri espletato da ETR 104 Pop.

Foto Roberto Rava



Dopo soli 5 minuti, alle 9,01, transita un merci proveniente da Melzo e diretto a Voltri Mare trainato dalla E 484.105 di Oceanogate

Foto R. Rava

Considerando che Franco aveva fatto colazione piuttosto presto, mentre io ero ancora a stomaco vuoto, con lo scooter col quale ero arrivato, mi sono recato nel centro di Sestri per un rifornimento di focaccia per noi ed un barattolo di olio minerale per lo scooter.

Nel frattempo Franco ha avuto occasione di riprendere un altro interessante treno merci.



Alle 9,51 treno merci dispari di contenitori trainato dalla E 652.034 in livrea XMPR. Foto Franco Dell'Amico.

Alle 10,47, quando da qualche minuto avevamo terminato la focaccia, è sopraggiunta, isolata, la E 652.166 nell'attuale livrea di Mercitalia Rail che si recava a Voltri Mare. Infatti, un'ora dopo, la immortalaremo al traino di un merci di casse mobili.

Foto Franco Dell'Amico



Abbiamo chiacchierato per un quarto d'ora, rimanendo sempre vigili ed alle 11,03 non ci è sfuggito l'EC 139 Thello trainato dalla E 402.137.

Foto Roberto Rava

Qualche minuto dopo, alle 11,08 in senso opposto è transitato un "Voltrino", il Regionale 22834 trainato con 20' di ritardo dalla E 464.614.

Foto Roberto Rava



Dopo una decina di minuti, alle 11,18 è transitato, nella sua candida livrea di "treno ospedale" l'IC 660 formato da materiale ordinario inquadrato da due E414.

Foto Roberto Rava

Dopo soli tre minuti, alle 11,21, a stretta distanza di blocco, è sopraggiunto il Regionale 12350 Genova Brignole-Savona espletato da ETR 521.033 Rock.

Foto Roberto Rava



Subito dopo, alle 11,24 è transitato in senso opposto il Regionale 12367 Savona- Sestri Levante anch'esso espletato da ETR 521 Rock. Foto Roberto Rava



Dopo qualche minuto, alle 11,28 sono finalmente giunte le locomotive oggetto principale della nostra mattinata: le due E494.511 e 512 che qui vediamo di fronte con la 511 in testa.....

Foto Roberto Rava

..... e qui vediamo al ritorno, qualche minuto dopo con la 512 in testa.....

Foto Roberto Rava



..... e di coda mentre fanno rientro a Vado Ligure con la 511 in primo piano.

Foto Roberto Rava

Alle 11,43 un altro interessante treno merci di casse mobili trainato dalla E494.028 di Mercitalia Rail



In ultimo, altro treno merci trasportante casse mobili trainato dalla E652.166 in livrea Mercitalia Rail che un'ora prima era transitata isolata in senso opposto.

Foto Franco Dell'Amico

A questo punto a Franco ed a me non è rimasto altro che salutarci, augurandoci che il 2021 veda finalmente il ritorno alla normalità.



La stazione quale biglietto da visita della città



di Claudio Pedrazzini

Catania - Stazione Centrale

L'esempio della Stazione Centrale di Catania

Conversando, più di mezzo secolo addietro, con il Dottor Italo Briano (1), ci trovammo a discettare circa l'aspetto monumentale e il legame artistico e sociologico delle stazioni ferroviarie italiane, dalle prime della linea Napoli – Portici del 1839 a quelle immediatamente posteriori – 1840 – della Milano – Monza, fino a quelle relativamente recenti e al loro legame inscindibile dalla realtà della città dove sono ubicate. Tra esse la nuova Roma Termini, che nel 1954 sostituì il precedente scalo, opera dell'architetto Salvatore Bianchi (Roma, 1821 – ivi, 1° dicembre 1884). Parlammo anche delle due Milano Centrale, delle due Venezia Santa Lucia, di Firenze Santa Maria Novella, di Bologna Centrale, di Genova Piazza Principe e Brignole nonché di Torino Porta Nuova e di tante altre, del più al meno importanti, ma tutte con la caratteristica comune da interpretarsi quale desiderio d'identificare la città attraverso la sua stazione ferroviaria più rappresentativa - se ve n'era più d'una – e, in ogni caso, veramente bella in tutti i suoi aspetti. In altre parole, s'intese presentare al viaggiatore la città attraverso un biglietto da visita degno di essa: la stazione ferroviaria, per l'appunto.

Dopo il 1839 e per i tanti decenni a venire il mezzo di trasporto più usato, soprattutto nelle relazioni internazionali, fu quello ferroviario. Non è difficile immaginare la situazione di un passeggero appena sceso dal treno: un ambiente che poteva assumere *la nuance* dello squallore come del lusso, più e o meno sottolineato. Eccoci alla chiave del discorso: la bella città aveva la necessità di presentare al viaggiatore una bella e lussuosa stazione, adeguatamente ricca di affreschi, specialmente nelle sale d'attesa e ristorante delle due classi superiori. Quel tipo di clientela era sempre facoltosa – fino agli Anni Trenta del Novecento, a parte l'uso dei Treni Popolari, il viaggiare per diporto era un lusso alla portata di poche borse – e chi arrivasse in città per divertimento oppure per affari era una fonte di reddito per gli operatori economici dell'industria alberghiera e della ristorazione ed era scontata, dunque, l'opportunità che gli ospiti si trovassero a proprio agio già dal momento in cui sbarcavano dai treni.



Vista esterna della Gare de Brotteaux, capolinea della ferrovia internazionale per Genève, in una cartolina databile poco prima dell'inizio della Prima guerra Mondiale.

Questa è la stazione più bella tra le tante che esistono a Lyon

Oggi una situazione del genere è impensabile perché tutto tende, in fondo, a una certa trasandatezza, che spesso sconfinata nella sciatteria di comportamento e di situazioni ed è, quindi, quasi normale trovarsi talvolta a scendere dal treno in una buona stazione circondata, però, da una sorta di letamaio sovente più morale che fisico e che tutti trovino ciò, tutto sommato, accertabile. In fondo, si ragiona oggi, la stazione serve solo per arrivare o partire.

Ma non sempre è stato così: ricordo che mio Padre, con altri industriali bresciani, consegnarono alla Direzione Compartimentale delle Ferrovie di Milano, verso il 1955, una somma importante di denaro per finanziare parzialmente il necessario restauro della nostra antica e bella stazione che la guerra aveva in molte parti guastato. Non esistendo, un tempo, gli aeroporti e quant'altro, il biglietto da visita della città era, dunque, la sua stazione ferroviaria, fatta salva quella marittima, anch'essa altrettanto importante in una Nazione come l'Italia che vive sul e di mare.

Quelle di Genova, Napoli e Livorno, per citarne solo tre, sono ancora oggi incantevoli opere d'arte: quelle di Messina e Villa San Giovanni, come quelle di Civitavecchia e Golfo Aranci, con il loro andirivieni di traghetti già cent'anni or sono furono simbolo tangibile della modernità e della velocità delle comunicazioni. Vi erano le stazioni di testa, che ho mai apprezzato perché, spesso, i viaggiatori proseguono per altra destinazione e per accontentare tale richiesta si producevano e si producono incagli vari, conseguente a una vasta tipologia di manovre, che arrecano loro fastidio. Basti pensare al caso di Milano: la vecchia Stazione Centrale, di tipo passante, disegnata dall'architetto Louis-Jules César Bouchot⁽²⁾ (Paris, 12 agosto 1817 – ivi, 15 agosto 1907), inaugurata da S.M. il Re Vittorio Emanuele II il giorno 11 febbraio 1864 e totalmente operativa dal 5 maggio successivo, fu sostituita il 1° luglio 1931 da quella attuale, di testa, opera dell'architetto Ulisse Stacchini (Firenze, 3 luglio 1871 – Sanremo, 5 gennaio 1947).

Fino al 1931 un treno arrivava da Venezia, da Bologna o da Genova e proseguiva per Torino o per Chiasso solo cambiando la locomotiva con altra rifornita di tutto punto e pronta al proseguire il viaggio dopo la sosta di una manciata di minuti per espletare il servizio viaggiatori e quello del trasporto posta. Dopo quella data occorreva una complessa operazione di cambio del senso di marcia, facendo perdere tempo prezioso a tutti i convogli, odierne Frecce multicolori comprese.

Poiché già negli Anni Venti del Novecento si riteneva – a mio giudizio erroneamente - che una stazione veramente importante dovesse essere di testa e mai passante, le nuove Milano Centrale, Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella si realizzarono con questa tipologia costruttiva.

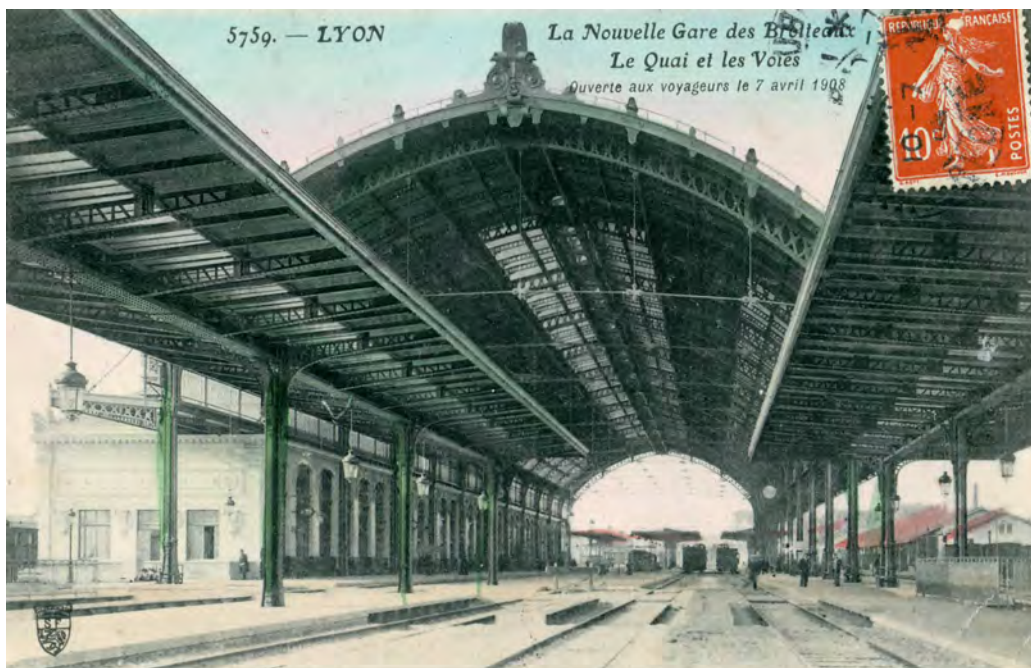
Per fortuna, Bologna Centrale, capolavoro dell'architetto Gaetano Ratti, rimase passante così come nacque nel 1871, pur con qualche modifica resasi necessaria nel corso dei decenni di servizio.

Questa filosofia delle stazioni viste quali biglietti da visita delle città non fu una prerogativa italiana, o almeno solo italiana; si riscontra lo stesso fenomeno nelle principali città dell'Europa, degli Stati Uniti d'America e persino in Australia.

Avendoci vissuto, ho un buon ricordo di questa situazione per quanto riguarda Lyon, in Francia. La stazione internazionale di riferimento, quando ero bambino e poi ragazzo, era quella di Perrache, realizzata nel 1857 nella porzione meridionale della Presqu'île, che s'estende sul primo e secondo Arrondissement, quindi dal quartiere di Terreaux, ai piedi della collina di Croix-Rousse, fino a quello di Confluence, inquietante luogo dove le Rhône e la Saône mescolano le loro acque. L'impianto, ottimamente restaurato esteticamente e funzionalmente e tecnicamente aggiornato all'oggi, è ancora in uso ma soprattutto per il traffico regionale e locale, sostituito nel servizio internazionale, a far gradualmente data dal 1983, dalla Gare de la Part-Dieu, nel terzo Arrondissement, dove tra le varie meraviglie troviamo la Tour Part-Dieu (precedentemente denominata "Tour du Crédit Lyonnais" ma, dal 1977, quando fu costruita, affettuosamente chiamata dai Lyonesi "le Crayon", per la sua forma a matita, che tra l'altro ha dato il nome a un cioccolatino in vendita ovunque in città) e l'Auditorium Maurice Ravel, realizzato per ospitare la prestigiosa Orchestre National di Lyon, che qui ha la sua residenza stabile. In città vi sono varie stazioni decentrate che augurano il benvenuto a coloro che vi sbarcano; a St. Paul, vicino al Cabaret de L'Âne Rouge, in Rue de la Juiverie, locale famoso in tutta la Francia, a Vaise, che risale al 1854, a Venissieux, datata 1858, e altre ancora.

Quella più bella e prestigiosa è, a mio gusto, la Gare de Brotteaux, inaugurata il 7 aprile 1908 e chiusa al traffico dal 13 giugno 1983, in seguito parzialmente trasformata in museo. La sua linea estetica ricorda anch'essa l'antica Milano Centrale. Sostituì la prima stazione, anch'essa realizzata dalla P.L.M. quale capolinea della ferrovia Genève - Lyon, aperta al traffico il 1 giugno 1859, collegata alla Gare de Lyon - Perrache dal 24 novembre successivo e demolita quasi contestualmente all'inaugurazione di quella nuova.

La tettoia di Brotteaux, memorabile per la sua eleganza, fu demolita a cura della S.N.C.F., dal 1938 proprietaria dell'edificio, nel 1985, probabilmente perché ormai corrosa e quindi non sicura per chi vi transitava. Ricordo non perfettamente quella stazione in esercizio perché al tempo andavo a Genève quasi unicamente con la Citroën Traction degli zii e arrivavo o partivo da Perrache con il T.E.E. "Mont Cenis" o con uno dei tanti treni espressi da e per Milano.



Vista interna della Gare de Brotteaux, in una cartolina acquerellata databile 1907/1908, con l'incantevole tettoia metallica, demolita a cura della S.N.C.F. probabilmente perché corrosa dal trascorrere del tempo e quindi non più assolutamente affidabile per chi vi transitava.

Ricordo perfettamente, invece, la Gare de la Part-Dieu nuova, realizzata dov'era un tempo uno scalo merci; era ed è una festa di luci, di colori, di modernità ed è oggi lo scalo internazionale di riferimento a Lyon, da cui parte e arriva anche il T.G.V. da e per London.

Dopo questa sorte di giro d'Europa tra stazioni ferroviarie belle e conosciute, eccoci a parlare della Stazione Centrale di Catania, dalla linea estetica raffinata, e della singolare e preziosa fontana dedicata a Proserpina, capolavoro di Giulio Moschetti che, per aver lavorato anche a Sliema e a La Valletta, nell'isola di Malta, fu ribattezzato *"Lo scultore del Mediterraneo"*.



La fontana di Proserpina e la Stazione Centrale di Catania che si vede d'infilata in una cartolina illustrata prodotta in loco all'inizio degli Anni Trenta del Novecento.

Noi abitanti dell'Italia continentale tendiamo a schematizzare la descrizione delle principali città siciliane: Palermo, la capitale antichissima, crocevia della storia e della cultura dell'intera Europa, Siracusa e Agrigento cataloghi tangibili dell'antichità classica, Taormina impagabile centro di cultura che si affaccia sul Mediterraneo, ricca di storia, tradizione, meraviglie architettoniche, gelosa custode dell'arte teatrale antica e moderna, Messina, porta di uno

Stretto tanto bello quanto spaventoso nel ricordo di leggende tanto antiche da affondare le loro radici nella notte del tempo e quella più straordinariamente simile a una nostra realtà urbana: Catania.

Tutti noi, qui a Nord, la chiamiamo *"Milano del Sud"* perché, al pari di essa, è un centro in cui cultura, arte, scienze, finanza, teatro, lusso si incontrano in un contesto dominato dall'Etna, tanto bello quanto spaventoso al solo pensiero di come reagisca quando qualcosa osi disturbare il suo secolare riposo. Difficile descrivere Catania: bisogna vederla perché i colori, come le sensazioni, dovrebbero essere vissuti piuttosto che trasmessi sia pure attraverso i mezzi pur eccellenti che la tecnica odierna ci offre. E' difficile trasmettere la sensazione che si prova dicendo a sé stessi *"Sono in Via Etnea"*, mirabile sintesi di una tradizione secolare concentrata in tre chilometri di strada che difficilmente si potrebbe immaginare localizzata altrove. Logico, dunque, che questa città sia dotata di una stazione all'altezza della sua meritata fama. La costruzione della linea Siracusa – Catania – Messina fu proposta poco dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia, atteso che il trasporto su rotaia avrebbe sviluppato economicamente e socialmente il territorio siciliano tanto che la Camera di Commercio di Catania, di concerto con gli industriali e gli agricoltori più in vista, proposero varie soluzioni al problema della mobilità dei viaggiatori e delle merci.

Fu deliberata la costruzione del collegamento ferroviario per unire l'estrema parte settentrionale dell'isola, cioè il porto di Messina e le zone agricole e industriali della fascia nord - est, con quelle minerarie deputate, ancora per molti anni, all'estrazione dello zolfo, esistenti nella zona centro-orientale della Trinacria. Dopo la fine del Regno delle Due Sicilie, la Società livornese costituita dai banchieri Pietro Augusto Adami e Adriano Lemmi di Livorno, il 25 settembre 1860, con decreto del Governo provvisorio di Giuseppe Garibaldi ottenne la concessione per la costruzione e l'esercizio di varie realtà ferroviarie, ciò che suscitò l'opposizione del nuovo Governo nazionale, che aveva al proposito prospettive completamente diverse

e che, anche per questa ragione, la revocò. Alla *Società Vittorio Emanuele* di Carlo Laffitte, con capitale unicamente francese, subentrata alla *Società Adami & Lemmi*, dopo aver conseguito adeguata partecipazione azionaria in quest'ultima, fu accordata la concessione per costruzione ed esercizio delle linee ferroviarie della Calabria e della Sicilia, che il 27 agosto 1863 affidò ad altra Società costituita dai soci Parent, Schaken & C., Salamanca. Il 25 settembre dello stesso anno essa la sub-concesse ad altra Società in accomandita, già costituita a Paris il 24 agosto del precedente 1862 dai signori Vitali, Picard, Charles e C., i cui soci accomandanti erano Parent, Schaken e C. e gli accomandatari Vitali, Picard, Charles ed Oscar Stevens.

Quest'ultima Società appaltò la costruzione dei tronchi di linea Alcantara - Catania, Catania - Siracusa nonché i lavori della prima Stazione Centrale di Catania all'impresa Beltrami, Gallone e C. Questo sorta di Società presentata quale matrisca, del tutto analoga alle tante che ci perseguitano anche ai nostri giorni, riscosse, com'era prevedibile, scarso successo se nel 1866 non fu possibile proseguire i lavori per una crisi finanziaria.

La *Società Vittorio Emanuele* liquidò, per scadenza di termini, la *Società Vitali, Picard, Charles e C.* e, il 29 novembre di quello stesso anno 1866, stipulò una nuova convenzione con *l'Impresa Generale per la costruzione delle strade ferrate calabro - sicule* per continuare i lavori della costruzione della linea Messina - Catania - Siracusa.

Il 12 dicembre 1866 quella di Messina fu collegata alla stazione di Taormina - Giardini mentre il 3 gennaio 1867 il tronco successivo raggiungeva la prima Stazione Centrale di Catania, edificata in una zona dove, in quel tempo, esistevano alcune miniere di zolfo e che trovasi dove oggi è il "*Centro fieristico le Ciminiere*". Costruita sull'antichissima scogliera dell'Armisi, un luogo cui era contraria la gran parte dell'opinione pubblica, che proponeva invece un tracciato a nord della città, fu inaugurata il 24 giugno 1866 e aperta all'esercizio dal 3 gennaio 1867. Come previsto, la scelta dell'ubicazione si rivelò infelice tanto da rendere necessaria, per il proseguimento della linea verso Siracusa, la costruzione del viadotto denominato "*Archi della Marina*", che sovrappassa le vie cittadine fino quasi all'inizio della galleria dell'Acquicella, in direzione del Deposito locomotive, cingendo Catania in una cintura di ferro, tuttora esistente, dal lato del mare.

Nei primi Anni Sessanta del secolo scorso il viadotto fu raddoppiato e, contestualmente, ampliato il piazzale e il fascio binari della Stazione Centrale con la costruzione di uno sbarramento, in calcestruzzo, che si allunga nel mare adiacente l'impianto. Il 1° luglio 1869 Catania Centrale fu collegata con un raccordo al fascio di binari della nuova stazione di



Catania Marittima. L'antico F. V. era privo di tettoia e solo dopo il 1870 fu deliberata la costruzione di quello definitivo che vediamo oggi, sia pure debitamente aggiornato tecnicamente e razionalizzato secondo criteri attuali nella disposizione degli ambienti interni. Il fascio binari merci della stazione venne interessato, sul lato del mare, dalla fermata di Catania Gaito della Ferrovia Circumetnea a scartamento ridotto fino alla stazione di Catania Porto, attivato il 10 luglio 1898.

La F.C.E. aveva proposto il doppio scartamento, con inserzione nell'ultimo tratto della linea Messina - Catania della R.S. ma non se ne fece nulla, forse per le difficoltà di realizzazione stante le ridotte possibilità offerte dalla tecnica del tempo e fors'anche per la spesa che si prospettava non precisamente mite. Fu realizzato un viadotto in ferro, a due travate, per sovrappassare la linea della F.C.E. all'altezza degli scambi di ingresso in stazione, proseguendo il rilevato in discesa fino ad affiancarsi al XXIII binario del fascio merci mediante un marciapiedi utilizzato per la fermata e proseguendo fino al porto quasi a filo dell'acqua, demolito alla fine degli Anni Ottanta dello scorso secolo in occasione dei lavori di costruzione della metropolitana.

La stazione di Catania Centrale consiste di un fabbricato di grande pregio e prestigio, sottoposto a vincolo dei Beni Culturali, realizzato nell'ambito della tipologia delle costruzioni del tempo per uso di stazione ferroviaria, consistenti in un corpo centrale, elevato su due piani, che si allarga in un loggione ad archi che proteggeva dalle intemperie i viaggiatori in arrivo e partenza con carrozze a cavalli, pubbliche o private, in uso a quei tempi e che fino a non molto addietro svolse le medesime funzioni per chi viaggiava in autobus o in automobile.

Il corpo centrale dell'edificio è affiancato da altri due, laterali e allungati, mentre altra costruzione a tre piani, di minor pregio architettonico, è ubicata in posizione ortogonale al F.V., in direzione nord - ovest, quasi al limite dell'attuale Piazza Giovanni XXIII. Trattasi di uno stabile di servizio adibito a uffici di varia tipologia.



Vista esterna della Stazione Centrale di Catania con la fontana di Proserpina, in una cartolina fotografica databile verso il 1955. Quale locomotiva a vapore celerà il pennacchio di fumo bianco? Una 740? Una



Qui accanto una immagine molto simile alla precedente ma con inquadratura più ampia. Anno non precisato, ma le numerose differenze nei dettagli dei luoghi la datano probabilmente prima del 1955 (n.d.r.). Da notare il pennacchio di fumo sullo sfondo

Nel corso dell'ultimo decennio del Novecento il F.V. subì un esteso rinnovamento interno onde adeguarlo alle esigenze attuali dell'utenza e, contestualmente, valorizzarlo, anche sul piano dell'uso pratico, con la realizzazione di una sorta di continuità del collegamento interno affidata all'apertura di passaggi tra gli ambienti adiacenti alla citata piazza Giovanni XXIII. Si realizzarono ex novo e, talvolta, ricostruendoli su base esistente, i locali per uso commerciale quali negozi, agenzie di viaggio, servizi di ristorazione. Materiali edili quali il basalto tagliato e la pietra calcarea chiara consentirono loro di armonizzarsi con la struttura preesistente. Il restauro della sezione esterna rivestì, invece, il carattere sostanzialmente conservativo dell'oggetto. La stazione subì una serie di nuovi lavori d'ampliamento, conseguenti l'elettrificazione della linea per Messina e Siracusa. Fu ristrutturato, aumentandolo, il fascio dei binari lato Sud costruendo una diga sul mare onde prolungare la lunghezza dei binari di stazione e nuove pensiline ormai proteggevano anche marciapiedi esterni. Purtroppo si dovette dire addio alle 685, alle 746, 740, 741 e 480 che, romanticamente, avevano caratterizzato decenni di storia ferroviaria locale, sostituite dagli E.626, E.636, E.646 nonché dalle Ale 601 del "Peloritano", ma nel cambio il progresso vinse e tutti ne furono giustamente felici. Un po' meno noi appassionati di ferrovia, ovviamente, ma tant'è.

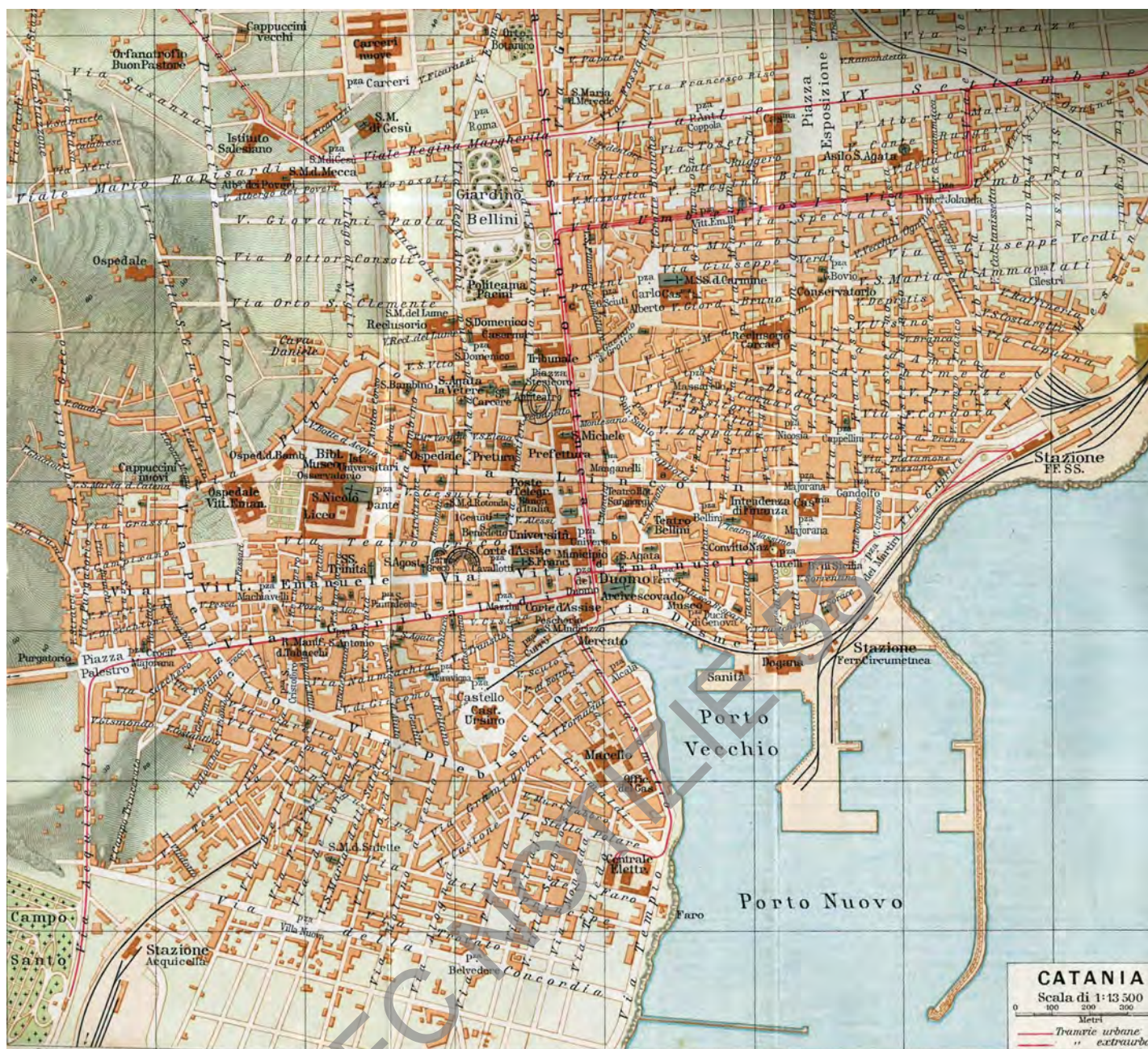
L'ulteriore ampliamento del fascio binari viaggiatori dedicati, passato da 7 a 9, avvenne anch'esso circa a metà degli Anni Sessanta del XX secolo, accontentando così la maggiore richiesta di mobilità del traffico dei viaggiatori pendolari. Nello stesso periodo gli apparati di comando di scambi e segnali di stazione furono centralizzati in un'unica grande cabina di comando A.C.E.I. , eliminando le due romantiche cabine di comando A.C.I. "A" e "B", passate nel mondo dei ricordi dopo essere state la delizia dei fotografi ferroviari del tempo che le ricercavano quale sfondo per fotografie specialmente delle macchine a vapore. La ristrutturazione completa degli impianti della stazione di Catania Centrale prevede l'abbandono della localizzazione attuale del fascio binari. Si dovranno interrare tutti quelli della stazione che sarà, anch'essa, sotterranea, fermo restando che il monumentale e irrinunciabile fabbricato viaggiatori attuale verrà conservato con ogni cura. Il fascio binari ne comprende nove per il servizio viaggiatori, protetti da pensiline in calcestruzzo armato e altro di quindici per quello merci e di ricovero, dove esisteva un impianto dedicato per il lavaggio e la pulizia delle vetture rimasto inattivo grazie alle nuove tecnologie ad esso alternative.

Vi era altro fascio di binari, tronchi, utilizzati per servizio merci e soprattutto per l'imbarco delle automobili a seguito del viaggiatore e per il "*Servizio Treno + auto*", affiancato a quelli del fascio viaggiatori, sul lato a nord-ovest della stazione, rimasto inutilizzato per la loro soppressione atteso che, in Italia, non erano graditi e, quindi, disertati dai viaggiatori. Affiancata all'ultimo binario, ma separata da recinzione, la fermata della metropolitana a cui si accedeva dal sottopassaggio centrale della stazione, soppressa contestualmente all'apertura di altra, esterna alla stazione. A nord-est della stazione si trova, collegato ad essa, il Deposito locomotive di Catania Acquicella, cui si accede dai binari lato nord mentre la sua uscita è il binario XV del fascio merci.

Fuori dalla Stazione Centrale, quale valore aggiunto al simbolico biglietto da visita della città, trova luogo, quasi apparizione fiabesca, un gruppo scultoreo realizzato in cemento che rappresenta il rapimento di Proserpina da parte di Ade.

L'opera, monumentale tanto nella sua parte scultorea quanto in quella idraulica, si trova al termine della via VI Aprile, lateralmente all'edificio principale del fabbricato viaggiatori. La sua realizzazione intendeva valorizzare l'area in cui sorse la Stazione Centrale e gli edifici connessi al suo funzionamento.





Lo scultore Giulio Moschetti, incaricato di realizzare il monumento, si avvale della collaborazione del figlio Mario. Il tema proposto fu di carattere mitologico greco, il ratto di Proserpina, legato all'antichissima storia della Sicilia. Narra la struggente favola di Proserpina, figlia di Demetra, che la cultura latina ribattezzò Cerere, dea che presiedeva la fertilità, rapita nei pressi di Enna da Ade, sinistro dio degli inferi, che la costrinse a sposarlo e diventare così regina del regno dei morti. Mosso a pietà dalla disperazione della suocera Demetra, Ade concesse alla moglie di allontanarsi dal regno, ogni anno, per un periodo che comprendeva le stagioni primaverili ed estive, dopo di che la signora doveva tornare al suo non graditissimo sposo. I soggetti furono scelti quali simboli di prosperità ma anche di viaggi periodici, soggetti perfetti nel progetto di una grande fontana posta di fronte a una stazione di altissimo pregio; d'altra parte a Catania, già dal 1757 altra fontana, dedicata a uno dei componenti della singolare famiglia, Demetra/Cerere, creata dall'artista palermitano Giuseppe Orlando, venne traslata in Piazza Cavour. Sembra esistano due copie della medesima statua e sull'argomento si è espresso il compianto e chiarissimo Professor Luigi Sarullo (Prizzi, 25 agosto 1906 – Palermo, 4 luglio 1972), forse la massima autorità per lo studio e la divulgazione della storia dell'arte figurativa della Sicilia.

Moschetti poté disporre dello spazio che gli abbisognava per creare il suo gioiello, dal momento che il piazzale prospiciente la stazione, utilizzato quasi unicamente per il transito delle carrozze dirette in arrivo dalla stazione, era privo di vegetazione. Lo scultore concepì una vasca di dimensioni grandiose, atteso che in tutta Sicilia la fontana storica di simile superficie è quella realizzata nel 1554 da Francesco Camillani a Firenze e trasportata, smontata, via mare a Palermo. Il cemento grezzo era al tempo poco utilizzato per opere pubbliche e l'artista concepì l'enorme vasca assai più grande rispetto alle dimensioni del gruppo scultoreo che l'avrebbe occupato. Essa presenta forma irregolare con allargamenti e restringimenti per quanto attiene la superficie mentre la profondità dell'acqua è del pari splendidamente irregolare, creando punti più bassi e più alti che inducono un differente impatto visivo del liquido che sgorga da vari ugelli. Il gruppo scultoreo si compone di tanti soggetti complementari a quelli dei protagonisti Ade e Proserpina, rappresentati quasi fotograficamente nell'atto del rapimento in cima a un rialzo roccioso alle cui pendici si ammirano cavalli marini e sirene in posizioni, atteggiamenti ed espressioni facciali tutte diverse l'una dall'altra, modellate con il cemento liscio. In tutto questo si ritiene probabile una citazione stilistica dell'opera di Bernini. Nell'ultimo decennio del XX Secolo il monumento fu sottoposto a un amoroso lavoro di restauro estetico e tecnico nel circuito di circolazione dell'acqua. Prima di concludere questa breve descrizione della Stazione Centrale di Catania e della sua incantevole fontana, vorrei spendere qualche parola sulla biografia dell'artista, marchigiano di nascita e siciliano d'adozione, che la creò.

Giulio Moschetti (Ascoli Piceno, 26 maggio 1847 – Catania, 8 dicembre 1909), cittadino catanese di adozione, in seguito ai suoi numerosi lavori; amò la città adottiva e fu da essa riamato e collocato tra i suoi figli più illustri. Dopo gli studi presso l'Accademia di San Luca, in Roma, creò alcune sculture e busti, partecipando a concorsi internazionali. Nel 1878, per problemi di cuore e di asma, scelse Catania quale città ideale per vivere e, infatti, vi soggiornò sino alla morte. Secondo un suo biografo, era possibile incontrare l'artista a passeggio per Catania con un vistoso cappello a cencio, il bavero della giacca rialzato, la cravatta eternamente tra i denti, l'andatura affaticata dalla severa malattia che lo affliggeva. Fu malaccorto amministratore dei suoi beni, di tutto rispetto tanto che visse in ristrettezze economiche provocate da scelte finanziarie rivelatesi, purtroppo, errate. Nel 1883 eseguì la preziosa decorazione scultorea all'esterno del Teatro Massimo di Catania: tre delle undici statue di compositori illustri che adornano il suo cornicione esterno quelle di Giovanni Pacini, Vincenzo Bellini e Pietro Antonio Coppola sono pregevole opera sua, così come l'orologio aureo contornato da piccoli putti che rappresentano le ore. Fu autore anche della scultura che rappresentava l'Industria e il Commercio posta sulla facciata della Stazione Centrale che, per nostra disgrazia, è andata perduta. Lavorò anche a Leonforte, Messina, Adrano ove creò un gruppo scultoreo in bronzo destinato al Teatro Bellini. Dopo l'esperienza maltese del 1892 di cui ho detto, tornò a Catania per realizzare il Ratto di Proserpina, monumento inaugurato il 20 aprile del 1904. Due anni dopo l'artista consegnò alla città di Siracusa e all'eternità dell'arte la scultura per la fontana di Diana, ubicata in piazza Archimede, al centro di Ortigia. Il grande Maestro si spense a Catania il giorno 8 dicembre 1909; suo figlio Mario ne seguì le orme e fu del pari apprezzato scultore. ++

(1) Dr. Italo Briano (Savona, 7 gennaio 1901 – Milano 2 dicembre 1985), Capo Stazione F.S., editore di pubblicazioni universitarie nonché di altre divulgative di argomento ferroviario e della Rivista "Italmodel", fondata nel 1951, fu il fondatore e primo Presidente della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari (F.I.M.F.). Costituì il punto di riferimento per gli appassionati e gli studiosi di storia della ferrovia della mia generazione.

(2) Chi avesse occasione di vedere la stazione di Nice – Ville, opera del medesimo architetto, si farà un'idea molto realistica di com'era la prima Stazione Centrale di Milano, molto simile a questa.

di E636 non ce ne sono

mai abbastanza!

Di Salvo Bordonaro

E' stata la locomotiva più numerosa del parco delle Ferrovie dello Stato con 469 esemplari arrivati quasi tutti alle soglie del terzo millennio e nonostante i vari revamping ha conservato il suo fascino appena scalfito dalle stucchevoli livree XMPR.

Ne sono stati realizzati una infinità di modelli dalla fattura più o meno pregiata a cominciare dalla Rivarossi poi Roco, Tecnotren e poi ancora ACME, Lima Expert e Le Models ed in ultimo HornbyRR che ne ha fatto addirittura una delle icone con cui festeggiare il traguardo dei 75 anni del marchio Rivarossi con la riproduzione della E636 018 in confezione debordante!

Da appassionato però ho sempre avuto la pretesa di pensare che non fossero mai abbastanza e mai quelle "giuste". Che fare? Primo non farsi prendere mai dalla frenesia: serve calcolo e visione in prospettiva. Così per anni ho accumulato telai, carrelli, motorizzazioni, lampadine, casse, mancorrenti, respingenti tutto a buonissimo mercato grazie anche alla complicità di conoscenti e amici felici di potersi liberare di un po' di rottami. Perché non tutti i modelli finiscono i vetrina! Molti appassionati ci smanettano sopra e talvolta il risultato è talmente disastroso che conviene buttare via tutto oppure...metterlo da parte per qualche "meccanico dei piccoli treni" come me.

Poi arriva il Lockdown... arriva con il virus che non vedi e non ti aspetti a dettare nuovi ritmi alla quotidianità. E nella quotidianità scopri che puoi ritagliarti spazi immensi di distanziamento nella solitudine emergenziale.

Da marzo a dicembre ho elaborato una ventina di articolate tra cui, in prevalenza, molti E 636 con il risultato di aver, almeno in parte, colmato la lacuna con alcune delle più "giuste".

Andiamo in ordine.

Prima, ovviamente, la E 636 001 che ha finito la sua carriera a Palermo con casse di seconda serie (coprigiunto a scalino) su telaio di prima serie (boccole a strisciamento) come conseguenza

A proposito: occorre resistere alla tentazione di accusare l'autore di aver sbagliato colore...chi incappa in questa trappola non ha mai visto un deposito locomotive negli anni '70/'80... quando appunto se ne vedevano di tutti i colori specialmente se gli impianti erano vicini mare o con piazzali accecati dal sole! Io le vernici le faccio preparare ad un

colorificio con tanto di codice RAL ma facendo aggiungere di volta in volta quel tantino di nero, di opaco, o di rosso che fa la differenza e che differenza!



al



La E 636 055 è in gran parte nell'allestimento originale Roco ma senza motorizzazione. Led bianchi e rossi permanentemente accesi segnalano una macchina in deposito in attesa di entrare in servizio. Viaggerà sempre di rimando con un'altra locomotiva. Ha la particolarità di avere respingenti in metallo facili da reperire a costi molto contenuti..



La E636 059 è un capolavoro di impegno: la cassa è in resina industriale fatta realizzare almeno un decennio addietro dall'amico Carlo Pezzoni a cui ho dato il mio sostegno economico per 20 casse e relativi annessi. Realizzate su base Roco sono spettacolari per la resa delle forme e dei particolari! La macchina ha le griglie a persiana lato corridoio e la cassa è di seconda serie su telaio di prima serie. Anche questa versione in castano-Isabella della stessa tonalità della 001.

E636-082



La E636 082 è frutto dell'amicizia con un appassionato negoziante milanese che, bontà sua, ogni tanto a prezzo insignificante, mi mette da parte modelli di ritorno da qualche modellista pignolo tanto poi Salvo li mette a posto! E così ho fatto ricostruendo i due appigli per i manovratori che mancavano sul pancone posteriore!

La E 636 091 è stata interamente ricostruita mantenendo la cassa Roco ma riverniciandola ancora in castano-isabella ma con tonalità più vive. Monta respingenti in metallo.



E636-091



E636-109

La E 636 109 è superba. La macchina ha un posto speciale nella mia esperienza: la macchina vera era assegnata a Catania dove l'ho immortalata in officina del Dep. Loc. durante una piccola riparazione ed è stata la prima E636 costruita dalla Rivarossi di Como che non ne riprendeva per niente le fattezze. Si tratta della prima macchina della seconda serie ma con la particolarità del doppio coprigiunto sulle cabine come tutte e quattro le

unità della Breda sue consorelle (E636 110, 111 e 112). Mancano ancora le scritte di servizio causa ritardi della tipografia che mi stampa le decals con il deposito di assegnazione: Catania! Appena le avrò applicate via con il coprente semilucido e le targhe di servizio. A proposito di targhe: me le realizza Claudio Mussinato su richiesta e sono abbastanza economiche e ben fatte!

La E 636 175 la guidò mio papà il giorno dell'inaugurazione della elettrificazione da Catania a Siracusa. Fu scelto lui che era originario di Lentini in sostituzione di un collega di Giarre. Cassa in resina e tonalità isabella come a fine carriera benchè conservi il gocciolatoio frontale.

Monta i mancorrenti in fotoincisione della produzione di Mdf cosa molto frequente nelle mie articolate.



E636-175



E636-216

E 636 216 l'ho guidata io in deposito a La Spezia quella volta della gita AFC in cui un manovratore mi sfido a fare manovra con la E 636... non sapeva che ci ero cresciuto sopra e ne restò a bocca aperta! Isabella con tonalità scuro. La macchina è folle ma dotata di lampeggiatori di coda della produzione Almrose: eccezionali! Questa starà in coda ad un merci sulla rampa di Camaro o di Camerlata!



E636-381

E 636 381: l'apoteosi! Cassa in resina, colore tutto isabella chiaro coprigiunto basso tipico delle macchine di terza serie, telaio Roco, respingenti rettangolari: non credo li abbia mai avuti se non quando, in XMPR, ha chiuso la sua carriera.



Non è finita qui! Nel raccogliere rottami qualche volta ti accorgi di aver portato a casa anche materiali utili per altri lavori: ho messo in ordine di marcia alcune E 646 ed E646 Roco della prima serie direttamente derivate dalle architetture delle E 636. Devo dotare le macchine di fischi e trombe non appena ne avrò disponibilità ma le arzille articolate sono già

tutte pronte per il servizio non appena avrò un plastico su cui farle correre! Dimenticavo: alcune sono state digitalizzate con decoder a 8 e 21 poli...mai chiudere la porta al futuro!



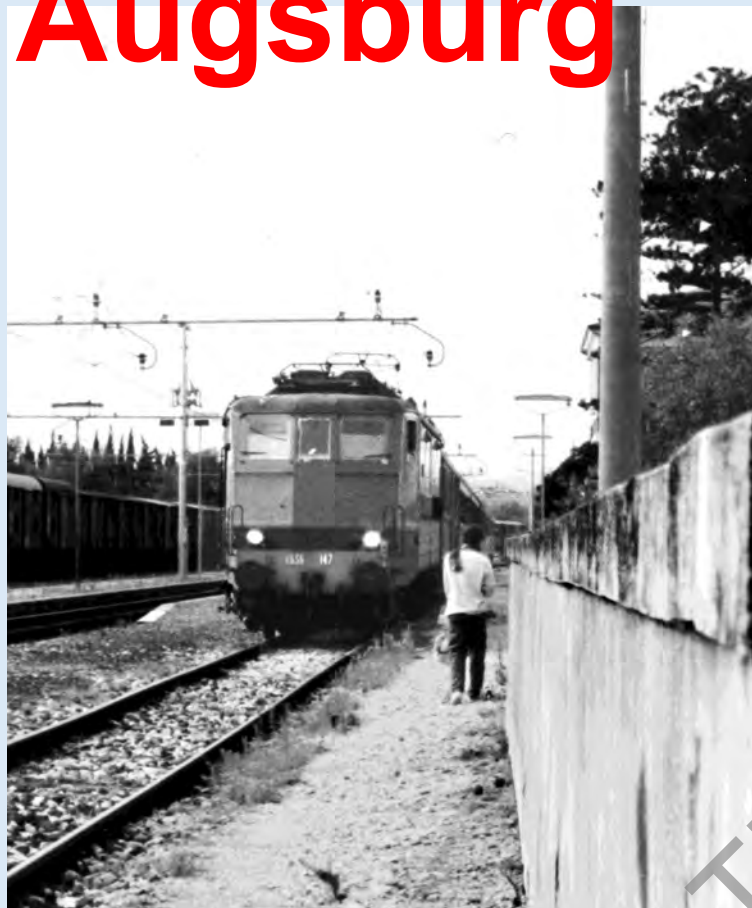
A fianco cloni in resina delle semicasse ed accessori,

Sotto. Parate di articolate



La E636 147 dalla Sicilia al Museo della ferrovia di

Augsburg



Per completare quanto scritto sull'elaborazione modellistiche delle una menzione particolare merita la E636-147. La locomotiva elettrica E 636 147 appartiene alla serie di articolate dello stesso gruppo realizzate subito dopo la Seconda Guerra Mondiale. Venne costruita dalla BREDA (con identificativo di fabbrica 2630) a partire dal 1954 e consegnata alle FS nell'agosto 1955. Risulta da subito assegnata al deposito locomotive di Catania dove resta per un tempo lunghissimo,

La E636-147 a Brucoli

E636-147 in esposizione al Museo della ferrovia di Augsburg.



Con la divisionalizzazione delle Ferrovie dello Stato viene trasferita alla officina manutenzione rotabili di Messina per essere adibita ai servizi della "Cargo" di Trenitalia. Vestì la livrea castano-isabella fino alla fine degli anni 80 per poi essere riverniciata con lo schema semplificato in "tutto isabella" nell'ultimo periodo di esercizio.

In tale condizione finì accantonata al deposito di Messina e successivamente al deposito di Milano Smistamento insieme ad altre unità per essere demolita. I volontari della Associazione dei Rotabili Storici di Milano Smistamento provvidero a recuperarla per sottoporla ad un profondo restauro, purtroppo solo estetico!



Nel corso di una manifestazione di "porte aperte" a Milano fu notata dagli appassionati del Museo della Ferrovia di Augsburg che la ottennero per esporla insieme ad altre locomotive europee in ricordo della ferrovia del XX secolo.

Il modello realizzato su base ROCO ripropone la macchina nella veste degli ultimi anni di servizio in livrea originale



Stazione di Sampierdarena e la Curva Molini

Foto di Roberto Rava



**Ge- Sampierdarena -
coda del Reg. 21040
GE-Brignole - GE-
Voltri costituito da
ETR 104.019 Pop**



GE-Sampierdarena 2.11.2020 - Merci al traino della E483.021 dell'Autorità Portuale Savona imbocca la curva Molini



GE-Sampierdarena 2.11.2020 - Merci al traino della E483.021 dell'Autorità Portuale Savona in uscita dalla curva Molini



GE-Sampierdarena 2.11.2020 - testa del Reg 11243 pilota Vivalto



Ge-Sampierdarena E494.211+212 in viaggio per consegna al cliente Compagnia Ferroviaria Italiana al termine della curva Molini



Ge-Sampierdarena E494.211+212 in viaggio per consegna al cliente Compagnia Ferroviaria Italiana percorrono curva Molini



Ge-Sampierdarena E494.211+212 in viaggio per consegna al cliente sullo scambio che immette nella Curva Molini



Ge-Sampierdarena Reg. 11345 proveniente da Ventimiglia spinto da E464.385 incrocia Reg. 21040 costituito da ETR 104.019 Pop



Sampierdarena Reg. 21040 Brignole-Voltri costituito da ETR 104.019 Pop. Sul 6° binario Reg. 11345 proveniente da Ventimiglia spinto da E464.385

Il rompicapo di ritrovarsi con due motori guasti



Testo e foto: A.Verdirame

Da tempo quel maledetto motore mi dava grattacapi; partiva e si bloccava poi sembrava funzionare poi rallentava, si fermava con un sobbalzo non partiva più. Non c'era verso, la mia rinalzatrice Plasser di Lilliput andava singhiozzo.

Santa pazienza ! mi mettevo a tavolino, tiravo fuori il motore, lo collegavo all' alimentatore da banco, e non dava segni di vita...*Forse è bloccato...* giravo il volano...macchè ! andava liscio , davo alimentazione e ripartiva a razzo! "*ma allora funziona*".

Rimontavo, quindi prova sui binari, Ronzio, la macchina si muove ..*Toh...vuoi vedere che ho risolto ?* Pia illusione, dopo due metri si piantava e nessun segno di vita.

Non mi capacitavo. Una rinalzatrice non è certo un modello che fa molta strada; ogni tanto fa mezzo giro trainando solo se stessa, al massimo un carro pianale...Il mistero era fitto.

Mi infastidiva sapere di avere un modello praticamente nuovo ma fuori uso ma ancora più seccante era di non essere certo su come riparare, quindi tergiversavo.

Tergiversavo almeno fino al giorno in cui, appena rientrato dal lavoro, mio figlio che in quei giorni stava facendo girare alcuni modelli, mi dice con una certa *non-calanche*, "*papà senti, quel 345... non funziona cammina a stento, si è fermato e forse fa puzza di bruciato*".

Non so che faccia ho fatto, ma sicuramente non troppo felice. Il modello in questione era il 345-1118 Roco di vecchia serie , quello con il motore cilindrico enorme che occupava metà della cassa e che dava l'impressione di essere indistruttibile; impressione, nei fatti, rivelatasi errata.

Ormai con due modelli fuori uso non c'è molto di che inventarsi, era chiaro che occorreva sostituire i motori. Coinvolgo l'amico Salvo Bordonaro che mi dà qualche dritta. Rapido giro su internet e da Linea Model (per fortuna che ci sono) trovo rapidamente il motore per il 345. Bene e la Plasser? Qui la faccenda si complica un po', non c'era il ricambio specifico, ma un motore compatibile molto simile.

Era tardi e per capirci di più il pomeriggio successivo telefono per qualche chiarimento. Disponibili come sempre mi danno le informazioni necessarie.

Rapido giro di click per ordinare, aggiungo uno scatolino di micro punte per trapano per raggiungere l'ordine minimo, altri due click su (ahimè) PayPal ed il gioco è fatto.

Tre giorni dopo il corriere bussa e mi consegna uno scatolino...Ora a lavoro!

Il nuovo motore Roco è un po' più piccolo del precedente e viene fornito con una culla in plastica che ne consente il montaggio all'interno del telaio. LM include nel kit anche 2 coppie di micro bulloni di lunghezza diversa per il fissaggio dal momento che le viti originali non sono riutilizzabili per fissare la nuova culla. Rimosso il PCB che chiude il telaio e le viti di fissaggio del motore dal sotto cassa, bisogna tirare fuori il motore facendo attenzione ai cardani della trasmissione. Il montaggio poi è abbastanza banale. Il motore si monta ad incastro nella culla, si inserisce nel telaio e si ricollegano gli alberi cardanici nelle boccole già pre-

installate in fabbrica; si fissa la culla tramite i nuovi bulloni attraverso il cassa ed è fatto.

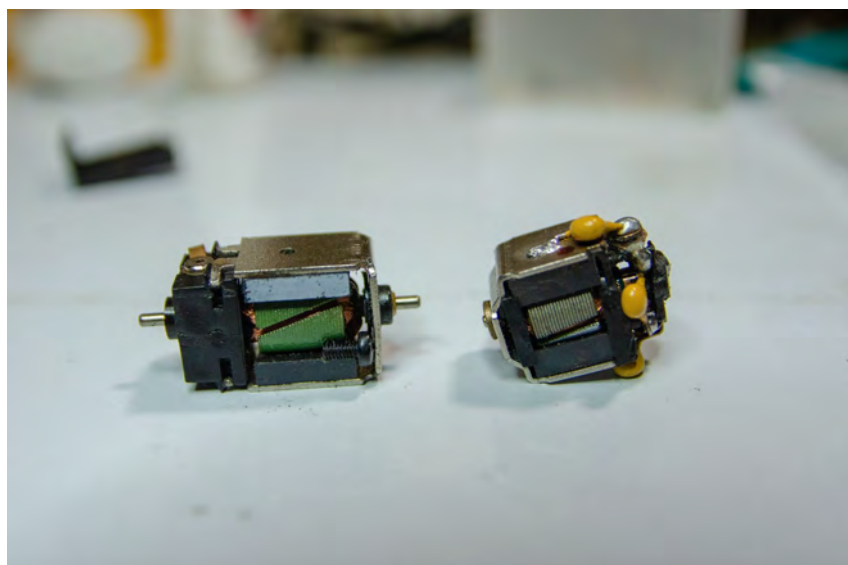
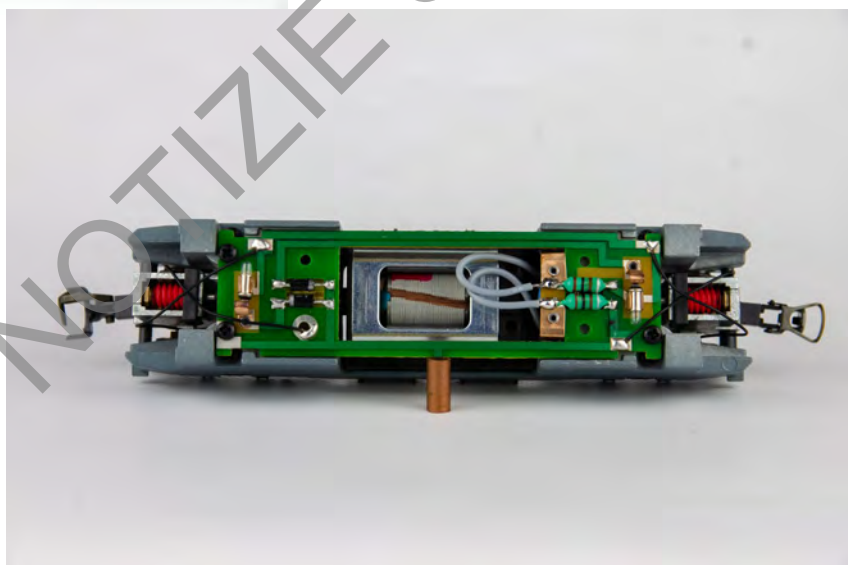
Le lamelle prendi-corrente che collegavano il PCB al motore sono ormai inutili visto che ora occorrono solo due fili saldati. Invece di rimuoverle o tagliarle, ho preferito isolarle con del termorestringente (in foto, i due perni neri sopra il motore) lasciando così intatta la struttura originale. Si saldano i fili sul circuito ed il gioco è fatto, poche altre manovre per rimontare cassa ed in circa 15 minuti il modello è pronto.

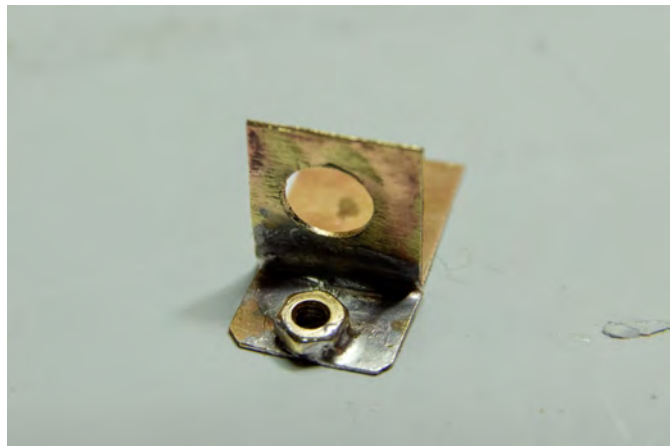


Prova sui binari con un pizzico di trepidazione, perfetto, liscio come l'olio senza inciampi o esitazioni.

Fino a qui abbastanza facile, ora passiamo alla Plasser e cominciano le complicazioni; il nuovo motore che LM fornisce è completo di vite senza fine e di un bel volano in ottone è palesemente più lungo del vecchio (foto in basso, il nuovo a sinistra il vecchio a destra). Il che impone una modifica al supporto in plastica che lo fissa al telaio.

Per fortuna la rinalzatrice ha una carrozzeria aperta che consente di adattare un motore un po' più grosso. Così dopo aver studiato un po' la soluzione, elimino una testata dal supporto (foto in basso) per far entrare il nuovo motore.





La rimozione di un lato del supporto ha eliminato anche uno degli innesti delle viti, rendendo impossibile un solido fissaggio al sotto-cassa; Urge una soluzione.

In un primo momento avevo pensato bloccare il supporto al sotto-cassa con la vite superstite e colla bicomponente, ma la mia scarsissima fiducia in queste colle e la preferenza verso i fissaggi meccanici mi hanno fatto propendere per un'altra soluzione.

Dopo aver preso misure, verificato spazi e ingombri, e recuperato un lamierino dai preziosi scarti di vecchi

lavori, inizia un paziente lavoro di ritaglio, foratura e saldatura.

Alla fine viene fuori una piccola staffa (foto sopra) che viene assemblata sul motore per come mostrato qui accanto.



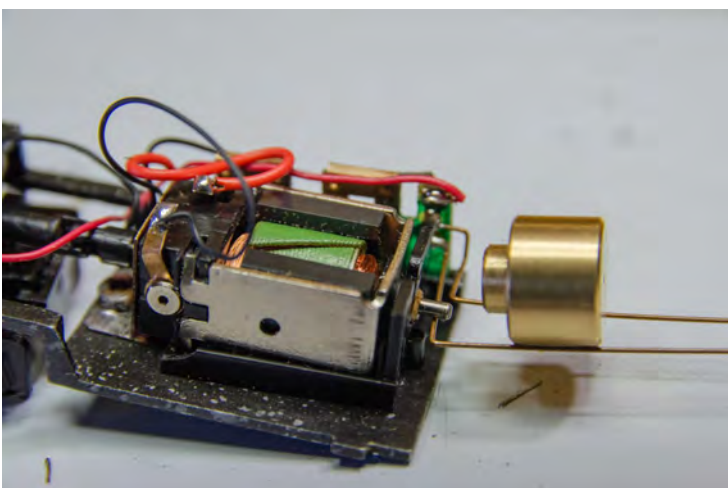
Sostanzialmente è una piastrina abbastanza lunga da inserirsi fin sotto il supporto in plastica con un dado saldato ad una estremità, ed un supporto saldato in verticale per inserire la boccola dell'albero motore.

A questo punto è stato sufficiente praticare un foro da 2mm su telaio della macchina e usando uno dei bulloni rimasti dal kit del motore del 345 ho

fissato la nuova staffa dal lato carrello, ed il supporto in plastica con una delle viti originali da uno dei fori esistenti dall'altro lato. La foto qui sopra anche se non è delle migliori dà un'idea del risultato.

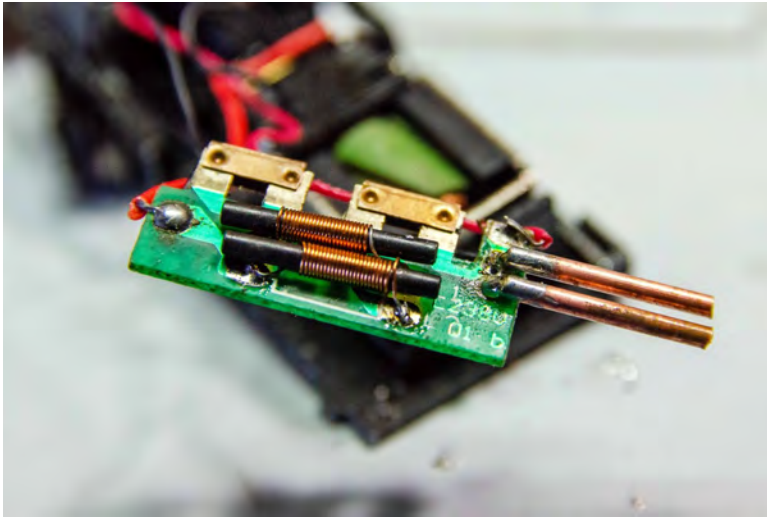
Tutto risolto? Manco per idea!

Bisogna montare il volano. Il vecchio motore era più corto ed il volano più piccolo era calettato sulla boccola di aggancio dell'albero cardanico. Il nuovo motore invece è più lungo, il volano è più grosso e tra l'altro il dado di fissaggio della nuova staffa crea seri problemi di spazio. Per fortuna il motore è bi-albero quindi si può montare dall'altra parte a condizione di risolvere un altro problema.



Il problema sono i due conduttori (dei tondini in rame crudo da 0.8) che captano la corrente dalle lamelle sul carrello folle; la loro sagoma piegata passa esattamente davanti all'alberino sul quale avrei dovuto montare il volano.

Soluzione? la sagoma a squadra dei due conduttori che vedete in foto deve arretrare verso il carrello folle di 17mm in modo da creare lo spazio per montare il volano.



Stacco le lamelle dal circuito e saldo due tubetti in rame di 1mm di diametro e lunghi circa 20mm. All'estremità saldo nuovamente i due conduttori.

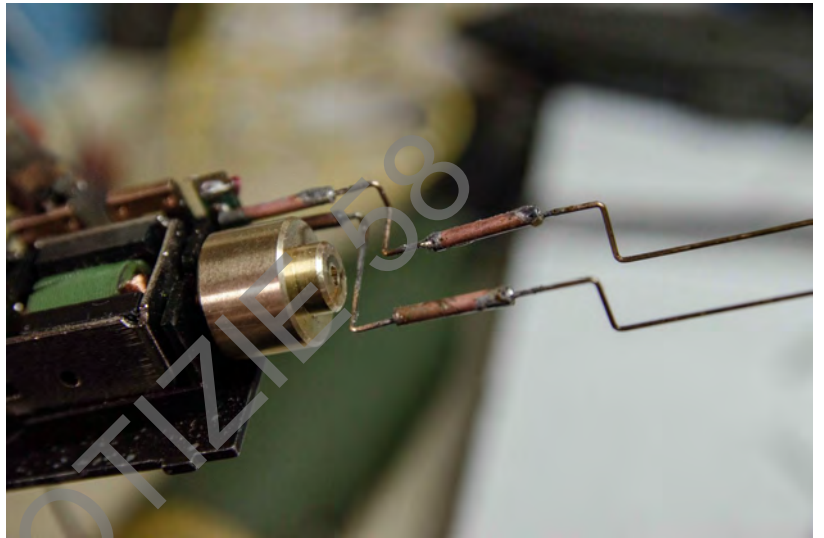
Ora ho lo spazio per il volano, ma i due conduttori ora sono più lunghi e le estremità non coincidono più con le lamelle prendi-corrente del carrello folle quindi 17mm che ho aggiunto da un lato li devo togliere dall'altro.

Operazione quasi analoga alla precedente, taglio i due conduttori, tolgo la porzione in eccesso e li saldo a stagno usando altri due tubetti come manicotti.

Il risultato è quello che vedete qui in foto qui accanto. Riuscendo anche a conservare le sagome dei conduttori essenziale per il rimontaggio attraverso gli elementi della carrozzeria.

Ultima piccola modifica resa necessaria dalle dimensioni e posizione del volano è stata la limatura di una piccola paratia in plastica all'interno del telaio che interferiva con il volano stesso. Mini trapano ed una fresa e in pochi minuti l'intoppo è stato risolto.

Se proprio vogliamo essere "precisini" ora parte del volano si vede dall'esterno (al centro foto sotto), ma considerando il tipo di macchina quasi non si nota.



Infine dopo tante traversie la faticosa prova sulle rotaie. Marcia perfetta. Il nuovo motore non ha tradito le aspettative. Ha una fluidità di marcia che il motore originale anche da nuovo si sognava.

Mi era passata per la testa l'idea di digitalizzare sia il 345 che la Plasser.

Sulla Plasser la digitalizzazione non mi pare una



grande idea. Cammina poco ed il nuovo motore già garantisce una buona fluidità anche con pochi volts.

Sul 345 tempo fa avevo rinunciato per mancanza di spazio. Ora con il motore più piccolo lo spazio c'è... e la tentazione pure, LM ha anche il nuovo PCB per installare il decoder sui 345 analogici.

Vedremo fra il diavoletto tentatore ed il pio angioletto chi vince!



IL TRAM DI MONDELLO



di Mario Cascio

Ogni regione italiana bagnata dal mare, ha una località dove i residenti trascorrono il periodo estivo, la località di Mondello (PA) ha avuto una storia piuttosto travagliata; essa si trova a 12 Km dal capoluogo isolano, compresa tra il monte Pellegrino e il monte Gallo, l'estensione trova il suo territorio nella piana dei Colli, un tempo fitta di vegetazione tipicamente mediterranea, circondata dai monti Billieni, sorta in origine come povero villaggio di pescatori. Oggi, comprende Mondello paese e il lido di Valdesi, dove alle spalle si estende una vasta area di splendidi villini in stile "Liberty".

Molti pescatori trovarono la località molto redditizia per la pesca, al punto di costruirvi un villaggio. In tempi remoti il mare addirittura arrivava alla borgata di Partanna a pochi Km da Mondello, successivamente si riversarono a valle notevoli quantitativi di terra e detriti, provenienti dai monti che circondavano la piana, causati da un eccessivo disboscamento comportando il "ritiro" del mare e trasformando il golfo in un ambiente fangoso, il quale durante il periodo delle piogge, per le numerose vene d'acqua dolce che ristagnavano non potendo defluire al mare, formavano un terreno paludoso ed acquitrinoso favorendo un ambiente malsano, causando il diffondersi della malaria.

Intorno la metà del 700 ' ci furono primi tentativi di bonificare la zona, ma con scarsi risultati; intorno al 1860, il principe Francesco Lanza di Trabia, senatore del regno, aveva costituito un comitato con gli abitanti della borgata per il risanamento della stessa. Dopo lunghi anni di studi e progetti si giunse alla realizzazione di lavori che comportavano la copertura degli acquitrini e la costruzione di un collettore a ferro di cavallo che raccoglieva le acque a monte e le scaricava a mare.

Palermo nel 1891, viveva un momento di prosperità economica, per l'importante evento dell'esposizione nazionale, accompagnata dall'operato della famosa famiglia dei Florio, che fece di Palermo una delle città più in vista d'Italia, sotto l'aspetto economico, sociale ed anche industriale.

Nei primi del novecento, l'imprenditore milanese Luigi Scaglia, trascorrendo le vacanze a Palermo rimase affascinato del suggestivo luogo di Mondello, il suo ingegno gli suggeriva di utilizzare la borgata marinara, trasformandola in una località balneare al pari di altre stazioni climatiche italiane.

Egli stesso presentava, nel 1906 al Comune di Palermo un progetto molto ambizioso:

costruzione di una stazione climatica, raggiungibile con una tranvia. Il progetto venne approvato in via definitiva dal Comune di Palermo nel Settembre del 1907.

Il Belgio, che aveva investito numerosi capitali in società tranviarie europee, si mostrò interessato ad ampliare il suo capitale, nonché alla costruzione della tranvia.

Infatti il 10-8-1909 venne costituita a Bruxelles la società anonima "Les tramways de Palerme", la quale si impegnava nella costruzione di una linea tranviaria, uno stabilimento balneare, un albergo, un parco, una chiesa e trecento villini.

Nel novembre del 1911, la "Soc. les tramways de Palerme", presentò al Comune di Palermo, il piano particolareggiato con tutte le opere da realizzare, che comprendeva l'acquisto di un terreno per costruire la sede della società, il deposito tram (Villa Gallidoro), e una sottostazione elettrica da realizzare a Valdesi.

Il Comune di Palermo, si impegnò all'ampliamento e alla sistemazione delle strade che dovevano essere percorse dai tram. Lo scartamento scelto per la tranvia era di 1 m, con rotaie a gola tipo Phoenix nei centri abitati e strade e tipo Vignole in zone di campagna.

La maggior parte del percorso era a doppio binario, la S.S.E. per l'alimentazione della linea si trovava presso Valdesi, (località presente nella zona di Mondello), dove oggi sorge la chiesa di S.Maria degli Angeli.

In alcuni tratti di linea, i pali di sostegno della linea aerea, specialmente in Viale Regina Margherita (oggi percorsa da veicoli su gomma, con due corsie separate da un robusto spartitraffico, con limiti di velocità) tra Valdesi e Mondello erano a doppia mensola, finemente decorati, presso la stazione Centrale, Via Roma, Via Ingham, Piazza Politeama e Via M. Stabile, per il resto del tracciato, venivano usati pali a traliccio in ferro battuto e in legno.



Tessera abbonamento tram Palermo-Mondello "Les Tramways de Palerme", anno 1918



Tessera abbonamento tram Palermo-Mondello, anno 1936



Tessera abbonamento tram Palermo-Mondello, anno 1937

I lavori si svolsero velocemente, tant'è che il 25 giugno 1912 vennero attivate le prime tre linee:

- Stazione Centrale - Piazza Leoni;
- Stazione Centrale - Politeama - Zisa;
- Stazione Centrale - Politeama - Acquisanta.



Biglietti A/R Stazione C.le-Mondello, anni 1912-1914

Le linee della "Belga" (così i Palermitani chiamavano la società belga "Les tramways de Palermo") per non confondersi con quelle della "Soc. Sicula Imprese Elettriche" (1904-1925, divenuta poi "Unione Traz. Elettrica e Trasporti della Sicilia"), l'altra società che gestiva il trasporto pubblico a Palermo, e che usava individuare le linee con numeri, erano contraddistinte da lettere: A, B, C, D ed E. Il primo novembre 1912 viene inaugurata la linea "C" per Mondello (partendo dalla Stazione Centrale-Piazza Leoni- Piazza Niscemi- Pallavicino-Valdesi- Mondello piazza), che con i suoi Km.14,396 era la linea più lunga della "Belga".

Da ricordare un particolare curioso: dal regolamento di servizio della società belga del 1914, i tram non potevano fare fermate sugli attraversamenti della Società Sicula. Se due tram uno della "belga" e l'altro della "sicula", erano nello stesso momento alla fermata, la precedenza veniva lasciata al tram della sicula; in piazza Politeama, i tram provenienti da Mondello avevano la priorità di transito su quelli provenienti dalla linea dei Lolli (Via Dante).

I tram erano verniciati in colore giallo chiaro e nei centri abitati la velocità era di 15 Km/h, in periferia 25 Km /h.



Biglietto Piazza Politeama-Mondello Lido (società U.T.E.T.S.), anni '30, da notare il timbro della "S.A.I.A." (Società Anonima Industrie e Autobus) accanto il retro del biglietto

Nella convenzione, con durata di 50 anni, il Comune di Palermo poteva far circolare i tram per lavare le strade. I tram erano custoditi al deposito di Villa Gallidoro (deposito che fu utilizzato per ospitare i filobus nell'ottobre 1940) altri obblighi onerosi per la belga erano quelli di costruire 100 villini ogni due anni, di sistemare la spiaggia di Mondello, l'area di Valdesi per realizzare almeno 300 villini, marciapiedi e strade, la rete fognaria, compresa l'illuminazione stradale.

Nonostante il notevole impegno, la Società Belga, riuscì a rispettare gli accordi presi con il comune di Palermo, facendo di Mondello una località turisticamente valida da ogni punto di vista.





Mondello, Viale Regina Margherita, tram+rimorchio per Palermo, circa 1935

In basso

Costruzione tramvia per Mondello, presso località Valdesi anno 1910

Le vetture tranviarie erano di costruzione tedesca (Schuckert di Norinberga) erano di colore giallo chiaro, e nel periodo estivo venivano rinforzate da rimorchi aperti tipo "giardiniera". Durante la grande guerra, la crisi coinvolse tutta l'Italia in ogni settore economico e sociale, le due società, la U.T.E.T.S. (Unione Trazione Elettrica Trasporti della Sicilia) e la società belga risentirono delle restrizioni economiche, quali il reperimento delle parti di ricambio dei mezzi per la manutenzione di costruzione tedesca, la chiamata alle armi del personale, sostituito da personale avventizio ed anziano non idoneo alle mansioni richieste, ottenendo scarsi risultati.

Dopo la grande guerra, negli anni 20', il comune di Palermo riordina i servizi tranviari della città, convoca i rappresentanti delle due società, al fine di superare le difficoltà economiche patite dalla grande guerra, stipulare un accordo tra le due società, cioè quello di usare promiscuamente i binari tranviari.

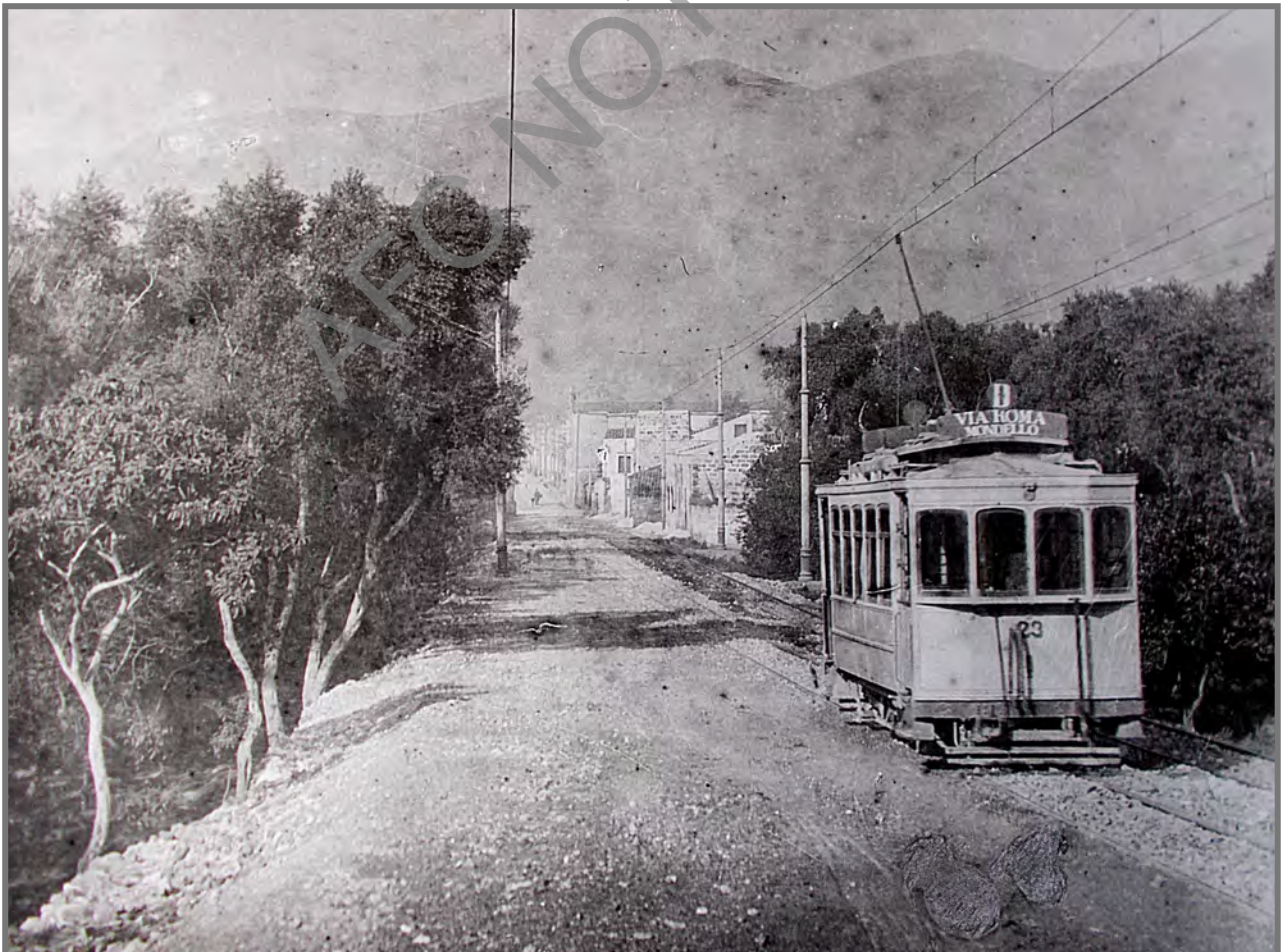
Scopo del Comune di Palermo era quello di unificare il servizio in una sola società, infatti nel 1929 dopo che la società belga fu messa in liquidazione, la UTETS, acquisendo quest'ultima divenne il solo gestore del servizio tranviario, riscattando tutto il materiale rotabile.

Nel 1939 la UTETS cambia denominazione, divenendo "Società Tranvie di Palermo".





Mondello paese, posa dei binari del tram, anno 1910



Località Pallavicino, corse prova, anno 1911



Mondello, 1-Novembre-1912, inaugurazione tramvia Palermo-Mondello

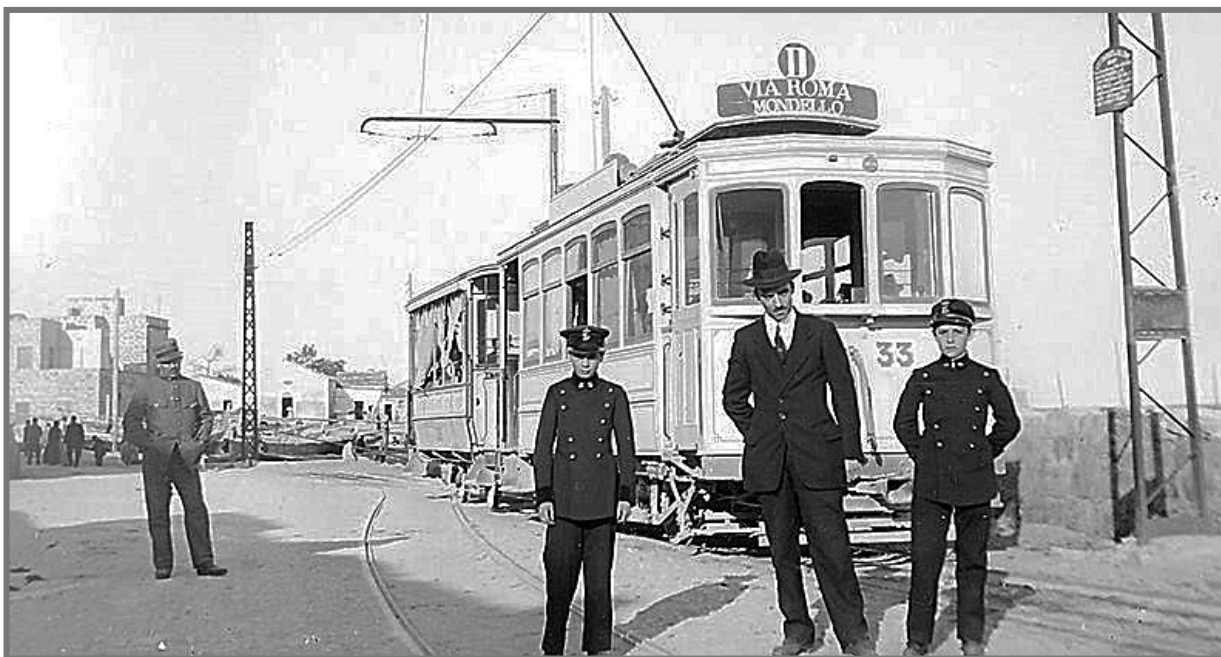
Con la diffusione del filobus in Italia dagli anni 30 in poi, Palermo iniziò la trasformazione delle linee tranviarie in filoviarie (tra queste anche quella per Mondello) e dal 1940 la società cambiò ancora nome divenendo "Società Anonima Siciliana Trasporti".

Durante la seconda guerra mondiale nel periodo 1943/44, la mancanza di qualsiasi materiale, quali i pneumatici, comportò uno stop al servizio filoviario, ripristinando temporaneamente i servizi con i pochi tram efficienti, garantendo saltuariamente il collegamento con Mondello.

Finita la guerra, fu ripristinato il servizio filoviario e il tram non fece più ritorno a Mondello.



Rimessa dei tram, "Deposito delle Croci", anno 1914



Tram linea "D", Stazione C.le-Via Roma-Mondello

Purtroppo moltissimi documenti a causa dei continui cambiamenti di denominazione delle società sono andati persi e la distruzione di buona parte di essi per gli eventi bellici, fa che non tutte le notizie sono certe, e queste note che rievocano un po' di storia del tram di Mondello sono frutto della mia ricerca in archivi e al ritrovamento di materiale acquisito presso privati.

Desidero ricordare il fotografo Cav. Eugenio Bronzetti (insieme al padre Benedetto pionieri della fotografia industriale di Palermo) che ho avuto modo di conoscere personalmente e dove ho potuto acquistare le belle immagini del tram di Mondello, a corredo di questo articolo, dallo stesso sviluppate e stampate con tanta passione e professionalità; grazie a loro rimane, per noi appassionati, una valida testimonianza di un mondo ormai perduto.

6 5 (1)	6 30	6 8 (2)	6 10 (3)	6 2 (1)	6 25	5 20 (1)	5 59	6 5	6 28	5 41	5 55 (4)	5 28 (7)
6 10	6 40	6 28 (2)	6 30 (3)	6 6	6 35	5 30	6 14	6 20	6 43	5 48 (4)	6 5 (5)	6 36 (7)
6 20	6 50	6 32	6 35	6 16	6 45	5 45	6 29	6 35	6 58	6 1	6 15	5 45 (7)
6 30	7 >	6 48 (2)	6 50 (3)	6 26	6 55	6 >	6 44	6 50	7 10	6 21	6 35	5 55 (7)
6 35	7 2	6 52	6 55 (3)	6 36	7 5	6 15	6 59	7 2	7 22	6 31	6 36 (5)	6 2 (7)
6 40	7 10	7 12	7 15	6 46	7 15	6 30	7 14	7 14	7 34	6 41	6 45	6 10 (7)
6 45	7 12	7 32	7 35	6 56	7 25	6 45	7 29	7 26	7 46	6 48 (5)	6 55	6 12
6 50	7 20	7 52	7 55	7 6	7 35	7 >	7 44	7 38	7 58	6 51	7 5	6 19
Servizio a 10 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 10 minuti fino alle ore	Servizio a 15 minuti fino alle ore	Servizio a 10 minuti fino alle ore	Servizio a 15 minuti fino alle ore	Servizio a 15 minuti fino alle ore	Servizio a 12 minuti fino alle ore	Servizio a 10 minuti fino alle ore	Servizio a 10 minuti fino alle ore	Servizio a 10 minuti fino alle ore	Servizio a 7 1/2 fino alle ore	Servizio a 10 m fino alle ore
19 10 | 19 40	19 32 | 19 35	19 47 (9) | 19 50 (9)	19 6 | 19 35	19 6 | 19 35	19 45 | 20 29	19 45 | 20 29	19 2 | 19 22	20 1 | 20 25 (10)	20 16 | 20 31	20 31 | 20 46	19 35 | 20	Servizio a 15 m fino alle ore
Servizio a 15 minuti fino alle ore	Servizio a 30 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 15 minuti fino alle ore	Servizio a 30 minuti fino alle ore	Servizio a 30 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 15 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 20 m fino alle ore	Servizio a 20 m fino alle ore
20 10 | 20 40	20 2 | 20 5	21 32 (9) | 21 35 (9)	20 6 | 20 35	20 6 | 20 35	22 15 | 23 >	22 15 | 23 >	20 2 | 20 22	20 46 | 20 56 (10)	21 1 | 21 6	21 41 (10) | 22 6	22 1 (11) | 22 20 (10)	21 50 | 22
Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	22 2 (9) | 22 5 (9)	21 6 | 21 35	21 6 | 21 35	...	...	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	Servizio a 20 minuti fino alle ore	21 32 | 22 2	22 2 | 22 25	22 15 | 22
21 10 | 21 40	21 32 (9) | 21 35 (9)	...	21 6 | 21 35	21 6 | 21 35	...	...	20 42 | 21 2	21 41 (10) | 22 6	21 41 (10) | 22 6	21 32 | 22 2	22 2 | 22 25	22 15 | 22
21 40 | 22 10	22 2 (9) | 22 5 (9)	...	21 6 | 21 35	21 6 | 21 35	...	...	21 2 | 21 32	22 1 (11) | 22 20 (10)	22 1 (11) | 22 20 (10)	22 2 | 22 2	22 2 | 22 25	22 15 | 22
22 10 | 22 35	...	...	22 6 | 22 35	22 6 | 22 35	...	...	22 2 | 22 25	...	...	...	...	22 15 | 22

893

Tramvie elettriche di PALERMO

(1 luglio 1924)

SOCIETÀ ANONIMA « LES TRAMWAYS DE PALERME ».

Stazione Centrale Politeama - Zisa		Stazione Centrale Stazione Lollí		Stazione Centrale Mondello		Stazione Centrale Partanna		Stazione Centrale Leoni	
Partenze		Partenze		Partenze		Partenze		Partenze	
dalla Staz. Centr.	dalla Zisa	dalla Staz. Centr.	dalla Staz. Lollí	dalla Staz. Centr.	da Mondello	dalla Staz. Centr.	da Partanna	dalla Staz. Centr.	dal Leoni
6 >	6 15	7 24	7 31	5 35 (1)	6 30	5 35	4 50	6 15	6 7
6 15	6 30	7 40	7 47	6 >	7 15	6 30	6 43	6 30	6 27
6 30	6 45	7 56	8 3	7 >	8 15	7 30	7 43	6 45	6 52
6 45	7 >	8 12	8 19	8 >	9 15	8 30	8 43	Servizio a 15 min. fino alle	
Servizio a 15 min. fino alle	7 >	8 28	8 35	Servizio ogni 60 minuti		...	9 43	8 >	8 >
7 15	7 >	8 44	8 51	fino alle ore		Servizio ogni 60 minuti		8 10	8 10
7 32	7 16	Servizio con frequenza		20 >	21 15	fino alle ore		8 20	8 30
7 48	7 32	ogni 15 minuti fino alle ore		21 >	22 15	19 30	20 43	8 30	8 40
8 4	7 48	21 >	21 7	22 >	23 5	20 30	21 43	8 40	8 50
8 20	8 4	Ultima partenza alle ore		...	...	24 30	...	8 50	...
8 36	8 20	21 30	21 25	...	...	...	...	Servizio a 10 min. fino alle	
Servizio con frequenza		...	21 55	...	...	...	...	21 >	21 10
a 15 minuti fino alle ore		Dalle ore 21 alle 22 colle		...	...	...	...	21 15	21 35
21 >	21 24	vetture dirette alla Zisa		...	...	...	...	21 30	...
21 15	21 45	partenze ogni 15 minuti.		(1) Partenza da Via Enrico	Albanese.	...	...	Servizio a 15 min. fino alle	
21 45	...	...	...	...	...	...	...	22 >	22 >

Quadro orario tram per Mondello, Luglio 1924



In previsione della chiusura di giorno 13 Giugno 2021 delle linee CT-SR e della CT-Caltagirone per lavori di potenziamento e velocizzazione, John ed io abbiamo avuto l'idea di percorrerle 48 ore prima della data di chiusura con la gradita compagnia di Francesco Vaniglio che avvisato ci raggiungeva da Augusta e di Nicolò Iacobello che a sua volta giungeva da Scordia.

Ecco la cronaca del viaggio.

Dopo l'opportuno buon caffè al bar "La Stazione"

Partenza da Caltagirone alle ore 6:11 dal primo binario con la 668.3005 (foto in alto) che espletava il regionale R21900; Ricordo a titolo di cronaca che la stazione di Caltagirone dal 15 Aprile è interessata da grandi lavori di ristrutturazione che includono la sostituzione di binari e deviatori, la cronaca dei lavori sarà oggetto di un robusto articolo dedicato.

Arrivo a Scordia alle 7:10 con sei minuti di ritardo a causa di un rallentamento a 30Km/h per circa 6 Km tra Militello e Fildidonna per un cantiere per la prossima sostituzione delle rotaie, traverse e massicciata.

Sale a bordo Nicolò che viene aggiornato sulle cause del ritardo ma fra Fontanarossa e CT.le viene recuperato totalmente (8') in quanto la traccia oraria è allargata a 14' Invece dei 6' canonici.

Altro robusto caffè a bar ed in attesa di John ci gustiamo anche l'ICN36185 da Roma T. (E464-318+309) delle 8:17 (foto 2 pagina seguente) e l'IC SUN 722 (E464-231+261) delle 7:58 (foto3) per Roma T. Troviamo anche il RV 5500 su 668.3002 delle 7:58 (la stessa macchina il pomeriggio effettuerà il R21903/21904 A/R e 21907 su Caltagirone rimanendo la notte posteggiata sul tronchino lato FV direzione Gela pronto per effettuare l'indomani mattina il regionale R21900.

**Come percorrere
in treno e bus
400Km in oltre 10
ore !!**



(2) ICN36185 da Roma T. (E464-318+309)

Al binario 3 giunge nel frattempo il nostro RV 5383 ME/SR con 5' di fermata sul quale saliamo alla volta di Siracusa

E' il PoP104.83 (18ma macchina consegnata lo scorso 24 Aprile (foto 4 pagina seguente) dopo le unità 006-007-008-009 consegnate nel 2019 , le unità 061-065-068 consegnate nel 2020 e le unità 071-072-073-074-079-083 consegnate quest'anno in attesa delle ultime tre della fornitura 2021.



(3) ICN Sun722 per Roma T.
464.231

Al passaggio di Bicocca si scorge si scorgono il 345.1078 ed il 652.146.

A Brucoli incrociamo il regionale R5382 (mpBDH+MDVE+MDVC+E464) fermo al 1 mo binario ed arriviamo in perfetto orario al binario 4 dopo essere transitati davanti all'ex DL struttura costruita di fronte, lato sud-est del F.V.

A titolo di curiosità, l'impianto diventò D.L. il 1/07/1942 ed era dotato di piattaforma girevole da 21 mt con torre dell'acqua , carbonaia e colonne idrauliche .

Erano assegnate all'impianto 14 locomotive 740 tra cui la 102 e la 193 e 5 locomotive 625 tra cui la 049.

Accanto alla rimessa a due stalli munita di fosse di visita trovarono posto i locali officina e gli uffici.

I mezzi diesel assegnati furono le Aln56 le 772 (4 unità) poi le 668 serie 1600 (18 unità rispettivamente le 02-03-04-07-08-11 e le numerazioni consecutive dalla 13 alla 25) , poi i D343 (6 unità).

L'impianto a causa dei limiti strutturali della rimessa fu soppresso nel 1999 a seguito dell'apertura dello scalo di Pantanelli formato da 10 binari con fosse di manutenzione e platea di lavaggio e postazione rifornimento gasolio ; l'impianto era in gradi di effettuare la Manutenzione Programmata (MP) e le Visite Tecniche (VT).



RV5383 ETR104.83



IC Sun732 464.373 per Roma T. delle 10:10



6

Un po' di sfuggita catturiamo, sempre a Pantanelli, la MD036 con la ME020, (foto 10) pagina seguente

Si parte dal 1mo binario tronco alle ore 10:30 con R12916 espletato dalla 668.3038 (foto 6), costeggiando lo scalo di Pantanelli scorgiamo la 668.3032, la 668.3033 (foto 7), un MD031 (foto 8); incrociamo una rarità, la 668.1006 (foto 9) pesantemente graffiata e deteriorata da non poter quasi leggere il numero !!



7

8



Ad avola entriamo in deviate al binario 1 e dopo Noto e Rosolino giungiamo ad Ispica con qualche minuto di ritardo dove notiamo la doppia progressiva 365+526 rispettivamente da Palermo via Bicocca e 364+127 via Canicatti.

Ripartiamo e a Sampieri entriamo in deviate in secondo binario a 30km/hr dal segnale di protezione al fabbricato viaggiatori

Chiediamo spiegazioni al capotreno di questa manovra apparentemente inspiegabile che risponde che è fatta apposta per usare entrambi i binari di stazione per evitarne l'ossidazione

...Risposta misteriosa....Boh!!



9



MD036 allo scalo di Pantanelli riparata dopo l'incidente al PL di Vittoria del 3/11/2020

Comunque a Scicli (335+486) giungiamo con 6' di ritardo ed inizia la salita di 33Km fino al culmine al Km 302 (596 mt) sempre al 25‰.

A Modica vicino la piattaforma è posteggiato il MD009. Per il resto piena desolazione! (foto 11-12)

Ripartiamo per Ragusa Ibla dopo il cambio e CT e attraversiamo 7 gallerie (la più lunga è la "Modica" di 1700.20 mt in ascesa costante del

25‰ ed il ponte "Cimino" a 5 luci al Km 321+750.

Giunti al Km316+522 siamo sul ponte metallico a spalla media a due luci di 40 mt di lunghezza sul fiume "Irmínio".

Da Ibla (mt 300 slm) a Ragusa (mt 514 slm) altre sei gallerie –la più lunga "Perato" di 1017.15mt ed il viadotto a 9 luci sul "vallone S.Leonardo" al Km 310+916.

Superiamo l'elicoide di raggio 300mt per 1741.44 mt con inclinazione a sinistra continua comprendente la galleria "Croce" di 705 mt e "Costiglia" di 88.47 mt e siamo a Ragusa dove veniamo accolti da un diluvio di pioggia !!

Ripartiti si sale ancora al 25‰ fino Km 302 poi giù fino a Ginisi effettuando un rallentamento. Lì la linea è provvista di un binario di salvamento lungo un centinaio di metri; poi ancora due gallerie. La "S.Giovanni" di 468.32 mt e la "Boncampello" di 79.82 mt e siamo a Donnafugata dove ritroviamo il sole!

Dopo aver superato al Km 293 il cippo commemorativo "chiusura armamento linea Noto-Licata 25/5/1893" e subito dopo al Km

283+923 sulla valle Paolina il viadotto in rettilineo di 60.37mt a 4 arcate bugnate da mt 8 in rettilineo con pendenza del 5‰ che spezza momentaneamente il 25‰, ma che lo riprende nuovamente all'uscita a destra verso Comiso.



11



12



Arriviamo a Vittoria con 10 minuti di ritardo; l'unico incrocio della linea lo effettuiamo con il R12931 effettuato con Aln 668.3008 (foto 13). Da qui a Gela fortunatamente l'orario è largo e recuperiamo tutto il ritardo avendo superato lungo tutto il percorso nove fiumi (1).

Il Ristorante "il Sarago" ci accoglie stanchi ed affamati; Dopo un'ora rifocillati a dovere alle 15:23 saliamo su pulmino diretto a Caltagirone dove arriviamo alle 16:20.



Ponte a capriata metallica "tipo Weber" a spalla alta sul fiume Asinara in uscita da Noto in curva con pendenza del 15‰

Dopo l'immane rito di un caffè da consumarsi rigorosamente al bar della stazione lascio i miei compagni di viaggio Nicolò, John e Francesco che proseguiranno il viaggio di ritorno con il regionale R21904 delle 16:36 espletato con Aln668.3002 (foto in basso) che li riporterà a Catania alle 17:35. Francesco che invece deve raggiungere Augusta avrà un supplemento di viaggio con il R5397 delle 18:14 che arriverà a destinazione alle 19:27.

*Ispica- Doppia Progressiva
365+526 / 364+127 come
doppia è anche la torre
dell'acqua! Vestigia di un passato
scomparso*



In conclusione giornata faticosa ma positiva trascorsa con l'amico treno sia diesel che elettrico che a causa degli eventi ci è mancato parecchio.



(1) Anapo, Ciane, Cassibile. Asinaro, Tellaro, Fiumara di Modica Irminio, Ippari, Dirillo che attraversano le province di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta

