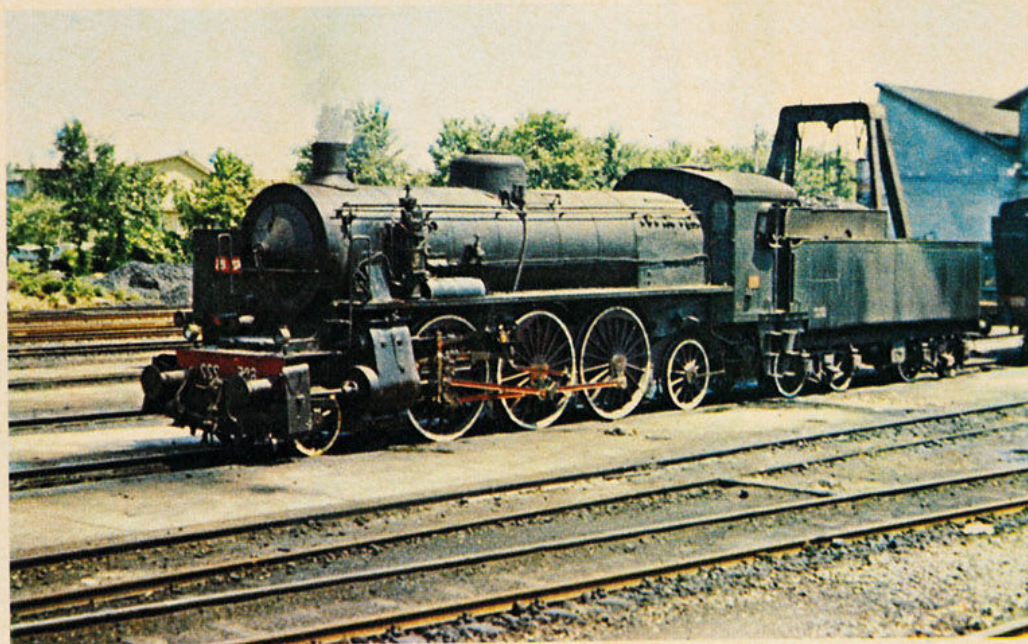


Vapore

in Italia

I.S.S.N. 0396.499X



-CREMONA-

CREMONA — TREVIGLIO

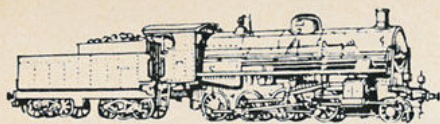
CREMONA — PAVIA

CREMONA — PIACENZA

CREMONA — BRESCIA

CREMONA — MANTOVA

CREMONA — FIDENZA

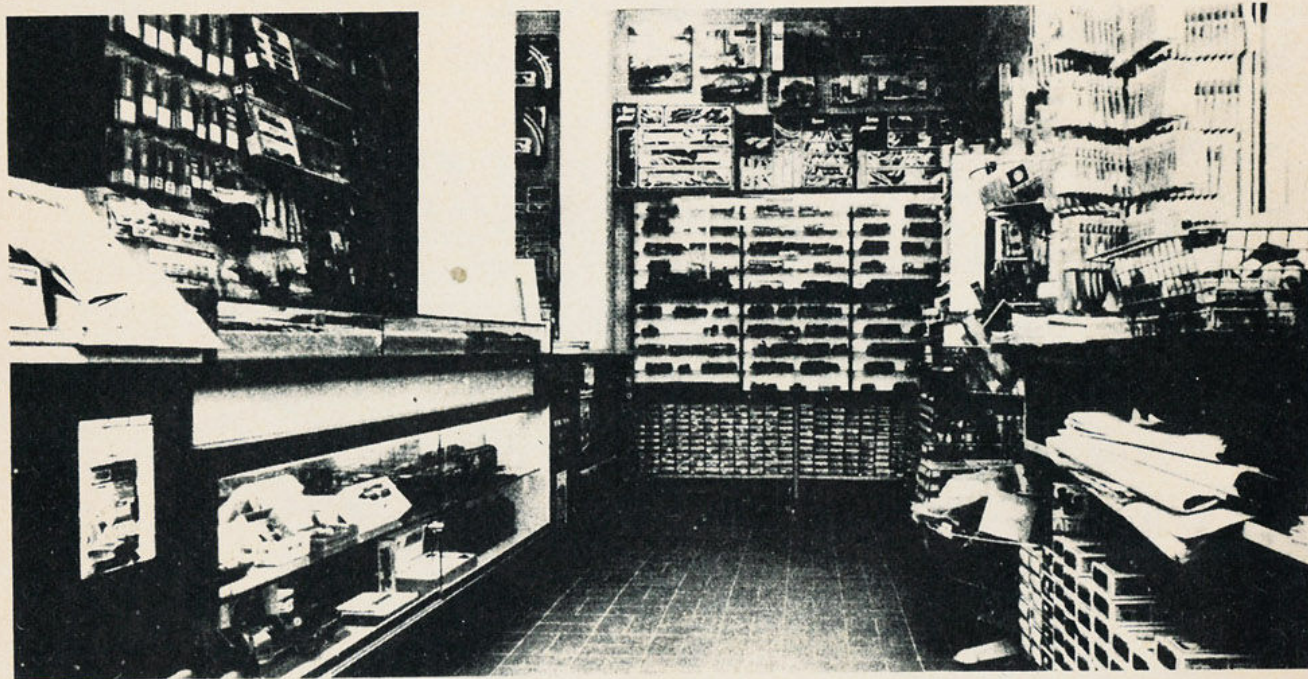
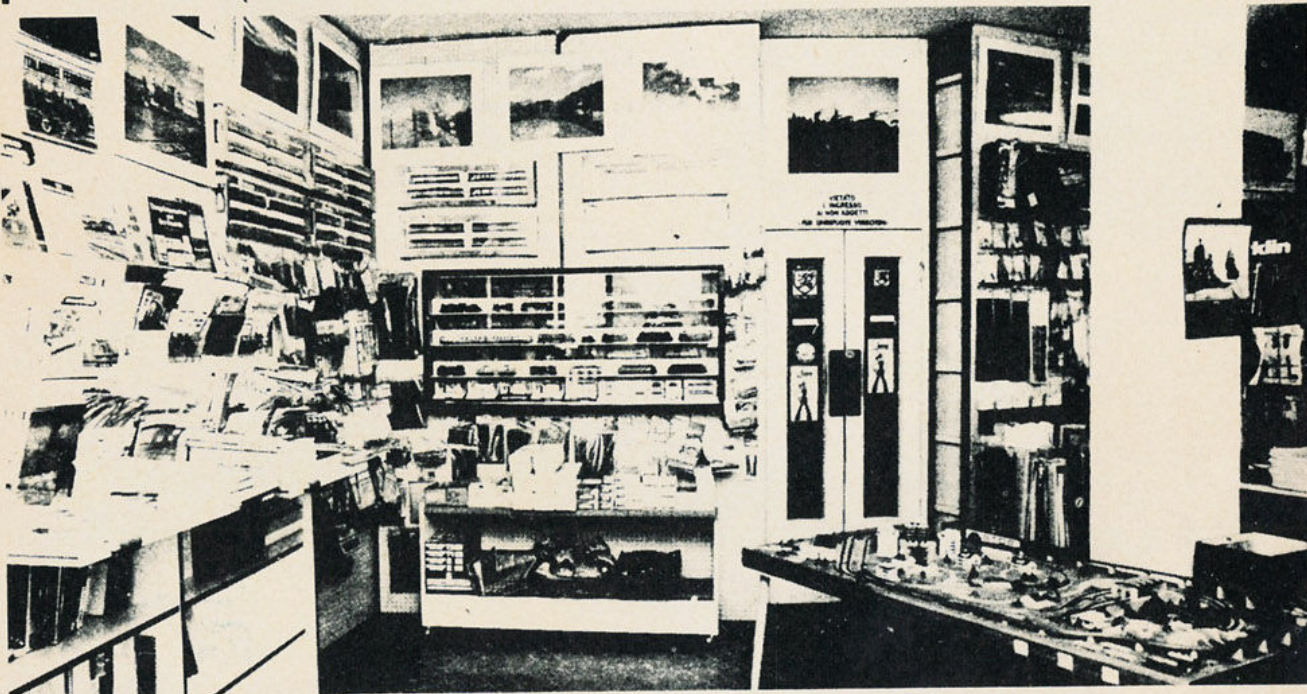


45100 ROVIGO - VIA B. BUOZZI, 10 - TEL. (0425) 25.212

la modeltecnica

Fa del TRENO un HOBBY!

perchè lo compri dove è ancora un gioco ?!



e in più come vedi c'è **TUTTO**

Visitateci! su tanti e tanti articoli

prezzi **SPECIALI**

CUNEO - VENTIMIGLIA

E' dal 24 Giugno 1970 che è stata firmata a Roma una convenzione franco-italiana riguardante la ricostruzione di questa famosa linea ferroviaria, ma sono occorsi lunghi mesi prima che i lavori potessero aver inizio in territorio francese.

Oggi la ricostruzione delle infrastrutture (ponti, gallerie, stazioni...) è terminata in territorio italiano tra Ventimiglia e la frontiera a Fanghetto. La posa dei binari è prevista per l'inizio del 1978. In Francia è anche pronta gran parte dei ponti, viadotti e gallerie. Le foto che seguono in questo articolo descrivono bene lo stato di avanzamento dei lavori. Sotto la galleria del Col di Tenda, dei binari nuovi sono stati posati tra Limone (Km 31 + 800) e i pressi della frontiera (Km 37 + 644). I treni materiali sono stati effettuati da D. 345. In realtà il tratto Limone - Vievola non è più utilizzato per il servizio regolare dal 1965 e una messa a nuovo dei binari era necessaria. A quell'epoca, in inverno, dei treni navetta per trasporto auto erano stati messi in servizio trainati da locomotive trifasi E.554 del deposito di Cuneo. Non è possibile d'altra parte parlare di quelle macchine senza ricordare che fu il martedì 5 marzo 1974 che circolo l'ultima locomotiva trifase tra Limone e Cuneo. Si tratto dell' E.554.105 del deposito di Cuneo al traino del treno 2152. Lo stesso martedì un servizio ridotto fu assicurato dalle ALn 772.1041 e .3211, e il mercoledì alle 12.52 il treno 7217 lascio Cuneo per Limone rimorchiato per la prima volta da una locomotiva a corrente continua.

In questi ultimi anni si sono viste circolare su questo tratto anche delle locomotive a vapore. Si trattava di treni speciali turistici, di treni di servizio per l'armamento o spazzaneve (740 e 880).

La completa riattivazione della linea Cuneo - Ventimiglia per il momento è prevista per il 1980. La trazione non sarà più elettrica, bensì Diesel (D.345, ALn 668...). Le stazioni della linea non avranno più l'importanza di un tempo; esisteranno sedi d'incrocio solo a Vievola, San Dalmazzo di Tenda, Fontan - Saorge, Breil e Bevera, le altre stazioni saranno ridotte a fermate. In tutto il percorso Limone - Breil - Ventimiglia la segnalazione sarà del tipo luminoso FS, ma con materiali elettrici SNCF per permetterne la manutenzione da parte del personale francese. E' previsto in effetti che il personale di stazione e di manutenzione della linea.... sarà francese.

Per quanto riguarda gli orari dei treni gli studi sono attualmente in corso e non ancora state prese decisioni definitive. Per il traffico merci tra Cuneo e Ventimiglia una sola coppia quotidiana in "transito". Per il servizio merci delle stazioni di Vievola, Tenda, S. Dalmazzo e Fontan - Saorge, per il momento la SNCF prevede una relazione bisettimanale Breil - Vievola, con materiale proprio. Ma è probabile che in realtà i rari carri provenienti da queste stazioni vengano raccolti dal treno quotidiano FS. A nostro avviso vengano i carri per Breil trarrebbero vantaggio dall'istadamento via Ventimiglia, cosa che permetterebbe di offrire un servizio quotidiano agli utenti.

Per il traffico viaggiatori la situazione è più complessa. Allo stato attuale degli studi è previsto di limitare le automotrici SNCF provenienti da Nizza a Breil, con trasbordo sui treni FS da Ventimiglia, che garantirebbero le relazioni con il nord. I treni FS sarebbero composti da una o due coppie di materiale ordinario assicuranti dei collegamenti diretti con Torino e la Svizzera in estate, e da due o tre coppie per Cuneo svolte da automotrici.

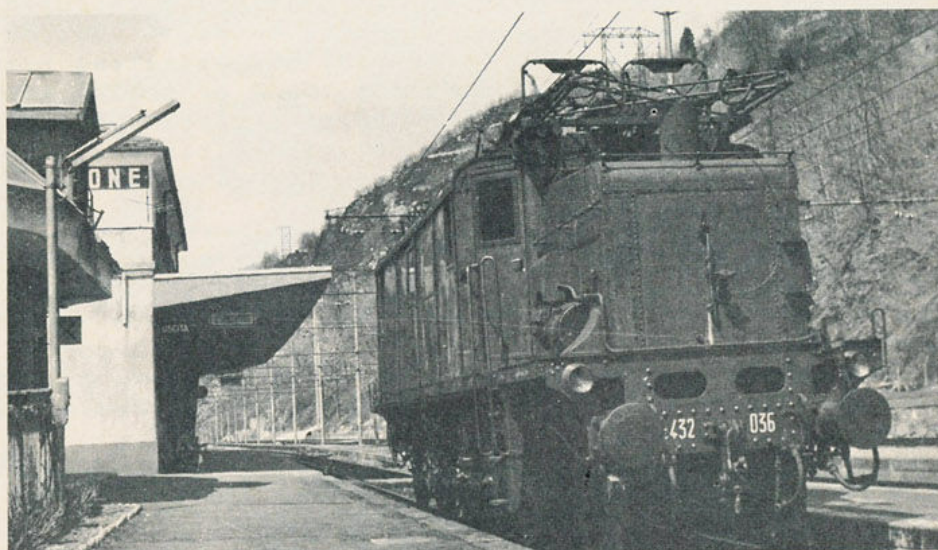
Per quanto ci riguarda riteniamo che peraltro sarebbe fortemente auspicabile rendere operanti le clausole del paragrafo 3 dell' articolo 10 del titolo II della convenzione. Vale a dire l'autorizzazione al materiale FS di raggiungere Nizza e a quello SNCF di arrivare fino a Cuneo. E cio per almeno una o due corse giornaliere. In effetti voler arrivare a far coincidere le esigenze dell' utenza locale della valle francese del Roya e quelle degli Italiani in transito tra la Riviera e il Piemonte, ci sembra impossibile senza sacrificare gravemente una delle dueparti. Non sarebbe più semplice istruire una decina di macchinisti dei depositi di Nizza e di Cuneo alla guida delle automotrici dei loro vicini ? Cio permetterebbe, ad esempio, di assicurare le relazioni 7553 e 7564 (1) Nizza - Breil con automotrici ALn 668 in servizio Nizza - Cuneo, con scissione a Breil di una o più unità per Ventimiglia. (2)

Delle automotrici FS non hanno forse circolato per anni da Ventimiglia a Marsiglia con personale SNCF, e gli RGP francesi non vanno quotidianamente a Milano con personale italiano ?...

Quale che sia lo sviluppo dei fatti, speriamo che le due parti sappiano dar prova d'inventiva per trovare delle soluzioni in grado di permettere finalmente a questa linea di svolgere pienamente il suo ruolo. Man mano che riceveremo nuove informazioni, in particolare dalle FS che ringraziamo del loro aiuto, non mancheremo di comonicarle ai nostri lettori.

(1): Se citiamo questi due relazioni è perché ci sembra che siano quelle che commercialmente più giustifichino dei collegamenti diretti (spostamenti da Nizza verso Limone, Cuneo e Torino in settimana e soprattutto durante i week-end, da parte di gruppi famigliari, studenti, gitanti...). E' pero evidente che si giustificherebbero anche altre relazioni. Ad esempio un movimento di materiale SNCF svincolato dal traffico italiano, quale proto di materiale lungamento delle relazioni 7550 o 7554 e 7567 o 7569 verso Tenda (dove sfortunatamente non è previsto alcun binario per ricoverare il materiale) o Limone, in coincidenza con treni FS per Cuneo. Temiamo che in forza di voler economizzare sul numero delle relazioni si deluda l'utenza, e che in fin dei conti tutto cio venga a costare ancor più caro alla collettività.

(2): Sappiamo che a motivo del deficit della linea, alle FS toccherà versare ingenti somme alla SNCF. Non sarebbe più elegante trasformare la contropartita in km automotrici FS sul tratto francese Nizza - Breil assicurando dei collegamenti Cuneo - Nizza ?



Linea VENTIMIGLIA-FOSSANO (Trazione elettrica trifase). Esercizio limitato a Limone

Grado di prestazione	Grado per il computo dei freni	Gruppo per limite assi	Capo circuito telegr. omnibus	Accesso per mille	DISTANZE		Velocità massima		Numero binari incrocio e precedenza e loro capacità in veicoli	STAZIONI e località di servizio	INDICAZIONI DI SERVIZIO	
					progressive km.	parziali km.	Chilometri cantoniere	Treni km.			Automotrici km.	
16	I ₃	2	◆	13	5.0	0.9			vari	(da Savona) VENTIMIGLIA (per Mentone)		
19	I ₆			18	5.04	4			—	<i>Bevera</i>		
25	III ₈			23	12.04	10	65	75	2 (23-31)	<i>Airole</i>		
					13.17	13			—	<i>Olivetta S. Michele</i>		
					17.17	15			1 (23)	<i>Piena</i>		
					21.46	15			—	Scambio estremo di Breil lato Ventimiglia		
23				25	21.46	—	20	30	Vari	(da Nizza) BREIL sur ROYA		
					28.47	—			1 (64)	Scambio estremo di Breil lato Fossano		
	II ₇				41.24	77			2 (44-23)	<i>Fontan-Saorge</i>		
					44.92	75			—	S. DALM. DI TENDA		
					49.00	73			1 (43)	<i>Briga Marittima</i>		
24	4				49.00	72		75	2 (44-29)	<i>Tenda</i>		
					57.13	69			—	<i>Vievola</i>		
					58.01	64	65		2 (37-30)	IMBROCCO SUD GALL. TENDA Km. 41+379		
17	I ₅			14	62.12	62			—	GALL. TENDA		
	I				66.11	61			—	GALL. TENDA		
					67.59	59			2 (42-41)	GALL. TENDA		
	VIII				76.42	53		90	1 (34)	LIMONE		
					82.84	51			—	(3) (Binario di salvam.) <i>Vernante</i>		
					85.74	47			3 (31-22)	C. C. km. 18+994		
	V	2			87.34	46			—	<i>Robilante</i>		
					87.34	45	90	95	2 (38-27)	P.L. km. 13+762		
					95.94	44			—	<i>Roccavione</i>		
					95.94	44			2 (77-37)	BORGO S. DALM. (per Cuneo Gesso)		
	I				95.94	43			vari	CUNEO		
					95.94	43	65	80	—	Segn. di bl. Posto n. 2		
					95.94	43			—	BIVIO MAR. DELL'ALMO (per Busca e Cuneo Gesso)		
					95.94	43			—	<i>S. Benigno di Cuneo</i>		
	II ₁	1		3	95.94	32			—	<i>Centallo</i>		
					95.94	30			3 (49-45)	<i>Muddalene</i>		
					95.94	28	100	130	—	Cavaleavia km. 51+031		
					95.94	26			—	(da Mondovì)		
					95.94	25			—	FOSSANO		
					95.94	23			—	(per Torino)		

(3) Binario di salvamento a Vernante: Tutti i treni pari in discesa devono fermare prima di impegnare il deviatore d'innesto al binario di salvamento.

NICE - CONI

C'est le 24 Juin 1970 que fut signée à Rome une convention franco-italienne décidant la reconstruction de cette célèbre ligne de chemin de fer. Mais il fallut encore de longs mois avant que les travaux ne puissent débiter sur le territoire français.

Aujourd'hui la reconstruction de l'infrastructure (ponts, tunnels, gares...) est terminée en territoire Italien entre Vintimille et la frontière de Fanghetto. La pose de la voie est prévue pour début 1978. En France une grande partie des ponts, viaducs et tunnels est aussi terminée. Les photos qui suivent dans cet article montrent bien l'état d'avancement des travaux. Sous le tunnel du col de Tende une voie neuve a été posée entre Limone (Km 31 + 800) et les environs de la frontière (Km 37 + 644). Les trains de travaux ont été effectués par des D 345. En effet, depuis 1965 la section Limone - Viévolà n'est plus utilisée en service régulier et une réfection de la voie s'imposait. A cette époque, en hiver, des trains navettes porte-voitures avaient été mis en service, et étaient tractés par des machines triphasées E 554 du dépôt de Cuneo. L'on ne peut d'ailleurs pas parler de ces machines sans se souvenir que c'est le mardi 5/3/1974 que circula la dernière machine triphasée entre Limone et Cuneo. Il s'agissait de la E 554 - 105 du dépôt de Cuneo qui tractait le train 2152. Le mardi un service réduit fut assuré avec les ALn 772-1041 et 3211 et le mercredi à 12h 52 le train 7217 quitta Cuneo pour Limone remorqué pour la première fois par une machine à courant continu.

Ces dernières années l'on vit aussi circuler des machines à vapeur sur cette section. Il s'agissait de trains spéciaux touristiques, de trains de service pour la voie ou comme chasse-neige (740, 880).

La remise en service complète de la ligne Cuneo - Vintimille est pour le moment prévue pour 1980. La traction des trains ne sera plus électrique mais diésel (D 345, ALn 668...). Les gares de la ligne n'auront plus l'importance d'autrefois. Il n'existera plus de voie de croisement qu'à Viévolà, St Dalmas de Tende, Fontan-Saorge, Breil et Bévéra, les autres gares seront transformées en haltes. Sur tout le parcours Limone - Breil - Vintimille la signalisation sera électrique de type FS mais avec du matériel électrique SNCF pour permettre son entretien par le personnel français. En effet il est prévu que le personnel de gare, d'entretien de la voie... sera de la SNCF.

En ce qui concerne les horaires de trains les études sont encore en cours et aucune décision n'a encore été prise de façon définitive. Pour le trafic marchandises, un seul aller-retour quotidien de "transit" est prévu entre Cuneo et Vintimille. Pour la desserte marchandise des gares de Viévolà, Tende, St Dalmas et Fontan-Saorge, une marche bi-hebdomadaire est pour l'instant tracée en matériel SNCF entre Breil et Viévolà. Mais il est possible qu'en fait les rares wagons en provenance de ces gares seraient pris par le train quotidien FS. A notre avis même les wagons pour Breil auraient intérêt à être acheminés via Vintimille, ce qui permettrait d'offrir un service quotidien aux usagers.

Pour le trafic voyageurs la situation est plus complexe. Dans l'état actuel des études il est prévu de faire arrêter les autorails SNCF à Breil avec transbordement dans les trains FS en provenance de Vintimille, qui assureraient la correspondance vers le Nord. Les trains FS seraient composés de 1 ou 2 AR en matériel ordinaire assurant des liaisons directes vers Turin et la Suisse en été, et 2 à 3 AR vers Cuneo par autorails.

En ce qui nous concerne, nous pensons cependant qu'il serait bien préférable de mettre à profit les clauses du paragraphe 3 de l'article 10 du titre II de la convention; c'est à dire l'autorisation au matériel des FS de venir jusqu'à Nice, et au matériel SNCF de monter jusqu'à Cuneo, et cela pour faire au moins un ou deux mouvements quotidiens. En effet, vouloir arriver à faire coïncider les besoins de la clientèle locale de la vallée de la **Roya**, française, et ceux de la clientèle de transit italienne entre la Riviera et le Piémont nous paraît impossible sans désavantager grandement l'une des parties. Ne serait-il pas plus simple d'enseigner à une dizaine de mécaniciens des dépôts de Nice et Cuneo la conduite des autorails de leurs voisins ? Cela permettrait par exemple d'assurer les circulations 7553 et 7564 (1) de Nice à Breil en autorails ALn 668 FS en direct Nice - Coni qui se désolidariseraient à Breil d'un autre couplage allant vers Vintimille ? (2)

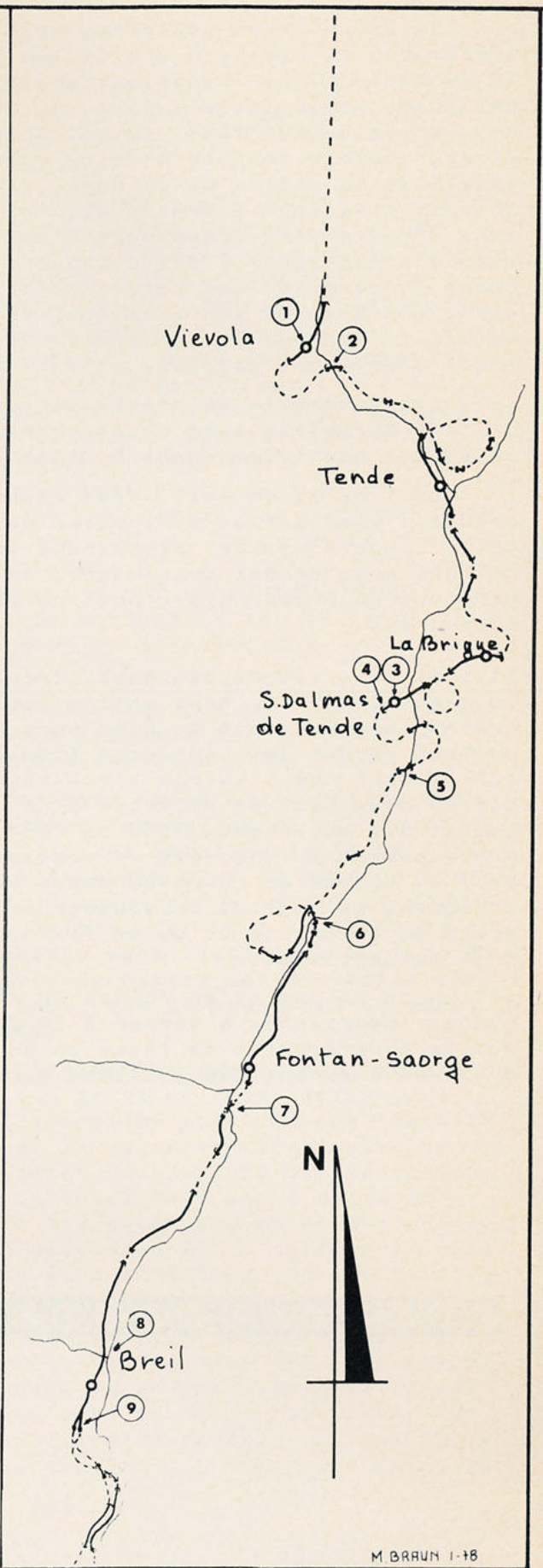
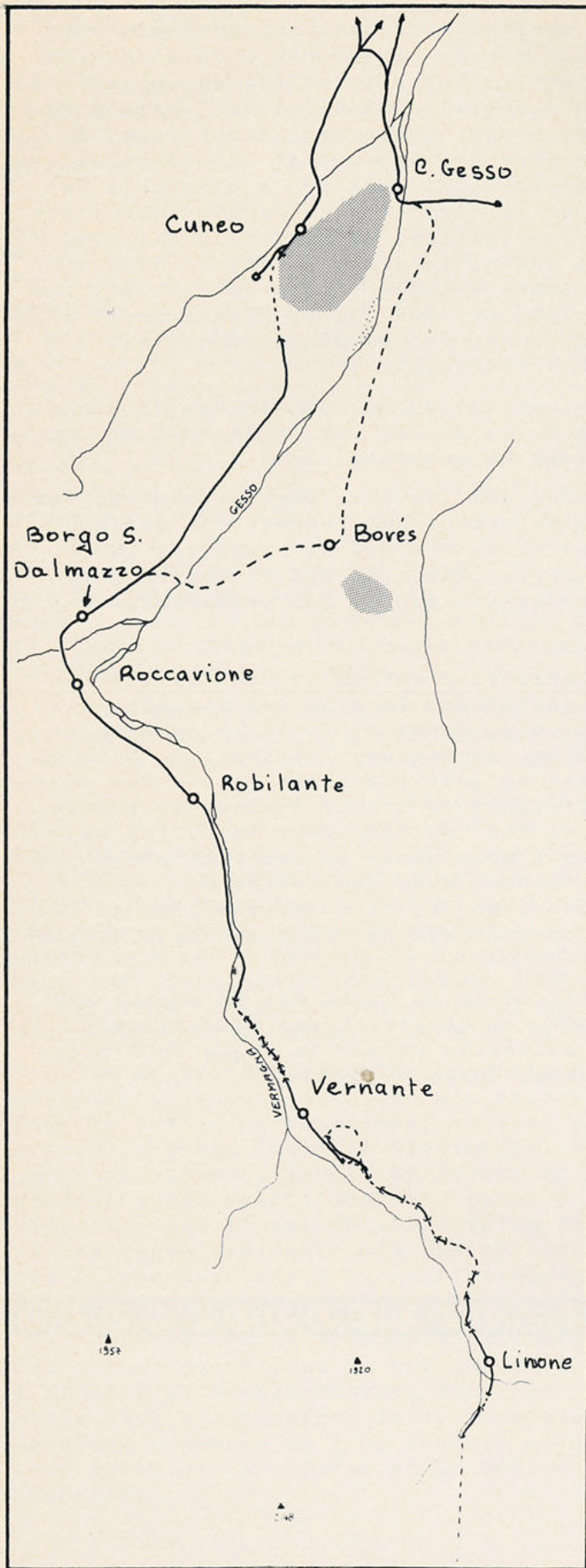
Des autorails FS n'ont-ils pas circulé durant des années de Vintimille à Marseille avec du personnel SNCF, et les RGP de la SNCF ne vont-elles pas quotidiennement à Milan avec du personnel FS ?

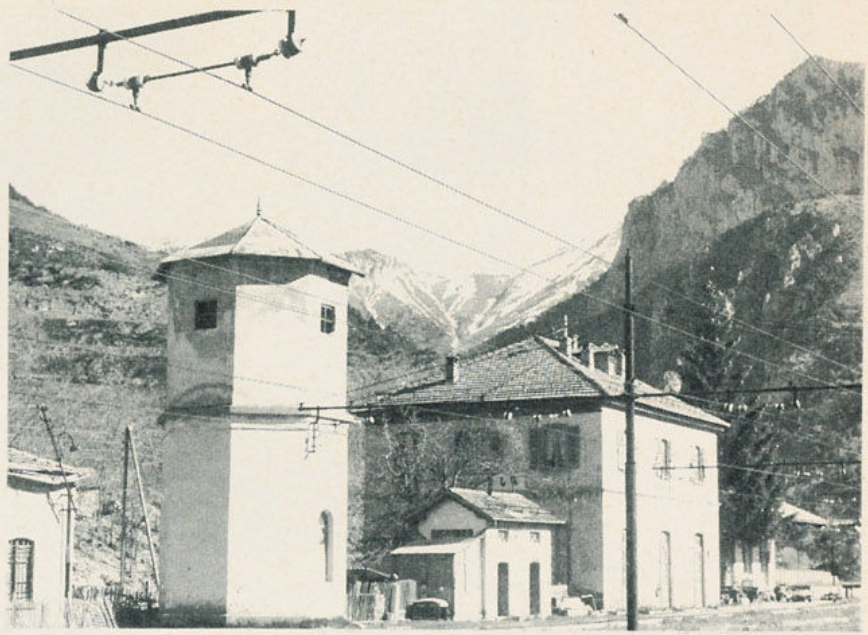
Quoi qu'il en soit, nous espérons que les deux parties sauront faire preuve d'imagination et trouver des solutions qui permettront enfin à cette ligne d'assurer pleinement son rôle. Dès que de nouvelles informations nous seront transmises, en particulier par les FS que nous remercions pour leur aide, nous ne manquerons pas de les communiquer à nos lecteurs.

(1): Si nous citons ces deux circulations, c'est qu'il nous semble que commercialement ce sont celles qui justifient le plus des liaisons directes (déplacements de Nice vers Limone, Cuneo et Turin en semaine et surtout durant les week-ends (familles, scolaires, loisirs...). Mais il est évident que d'autres circulations se justifieraient aussi. Par exemple un mouvement en matériel SNCF dissocié du trafic italien en prolongement des mouvements 7550 ou 7554 et 7567 ou 7569 vers Tende (où malheureusement aucune voie de croisement pour garer le matériel n'est prévue) ou Limone en correspondance vers Coni avec des trains FS. Nous craignons qu'à force de vouloir économiser des circulations l'on ne dégoûte la clientèle et qu'en fin de compte cela ne coûte encore plus cher à la collectivité.

(2): Nous savons qu'en raison du déficit de la ligne les FS auront des sommes importantes à verser à la SNCF. Ne serait-il pas plus élégant que la contrepartie se fasse en km autorails FS sur la ligne SNCF Nice-Breil en assurant des liaisons directes Cuneo - Nice.



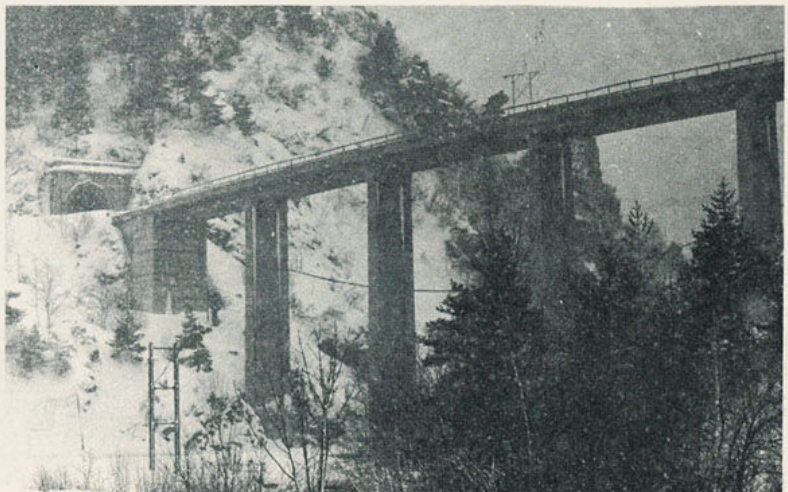




1-Vievola 1977 (Photo Braun)



2-Le viaduc de la Chapelle au PK 43,985 depuis Cuneo le 23-1-78 (Photo Braun)

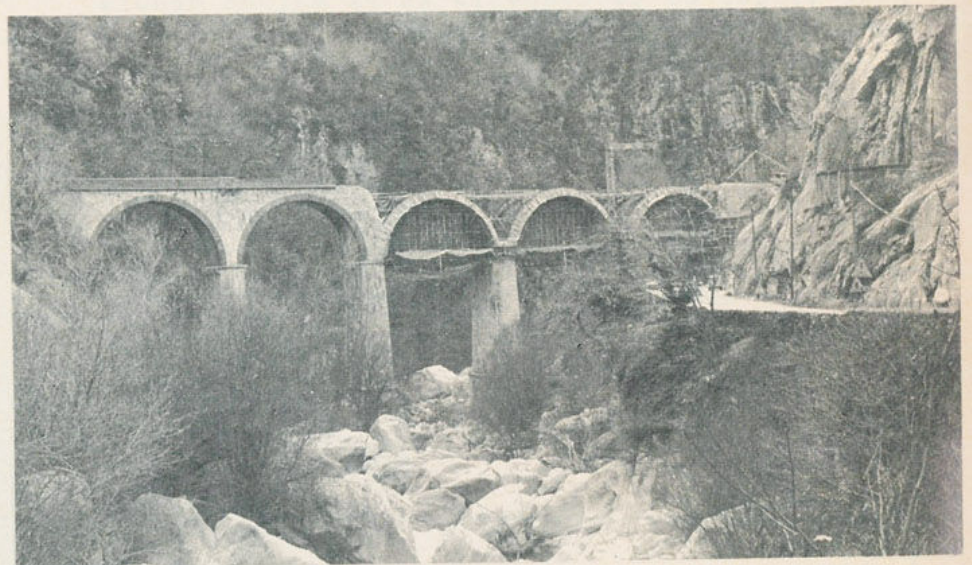




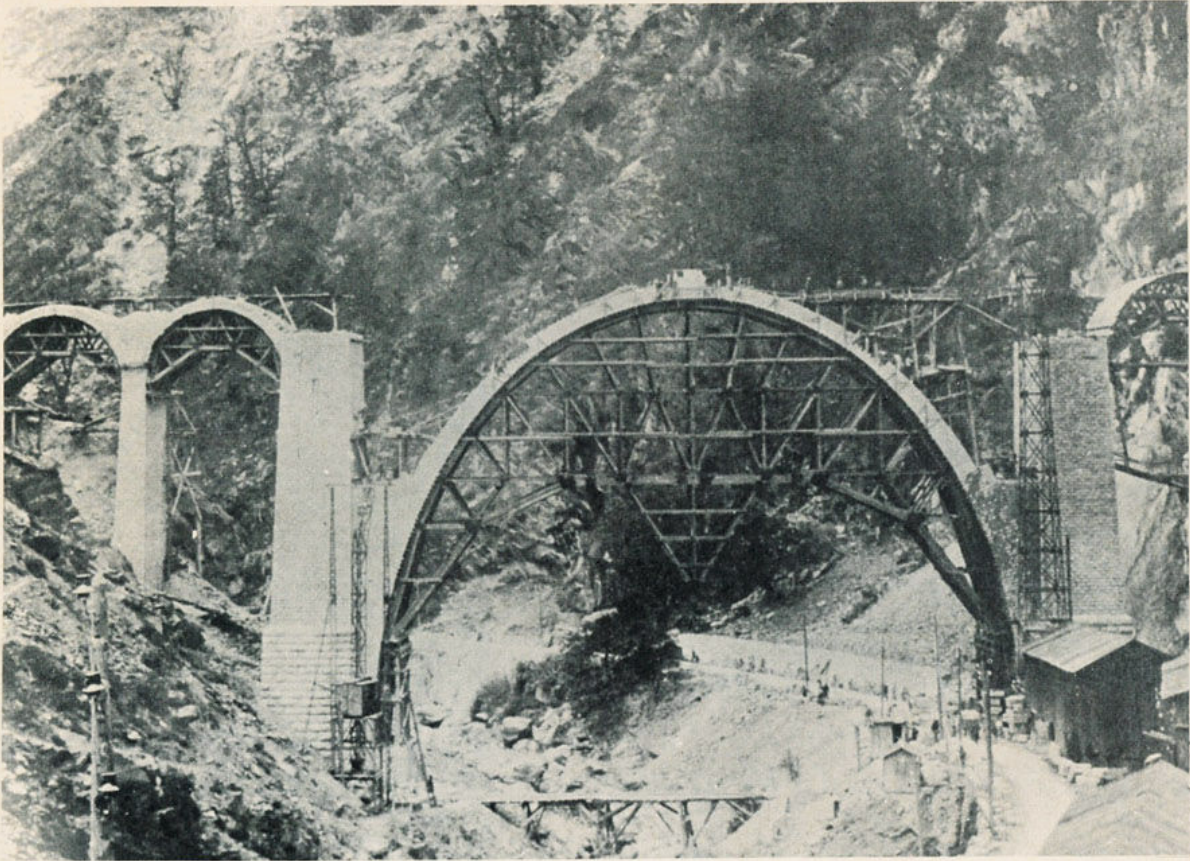
3-St Dalmas de Tende en 1976 (Photo Braun)



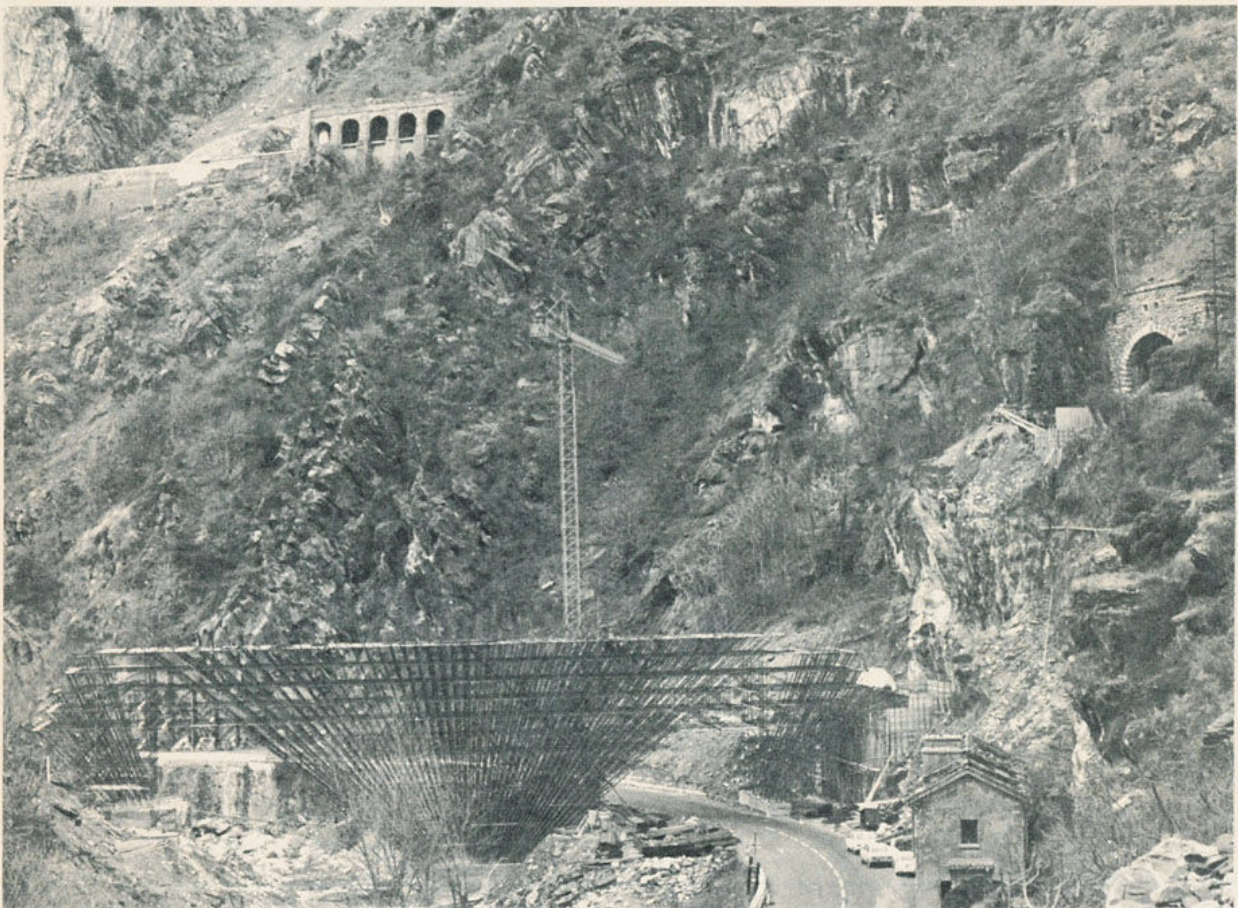
4-Le pont du vallon de la minière au PK 58,403
le 15-3-77 (Photo Braun)

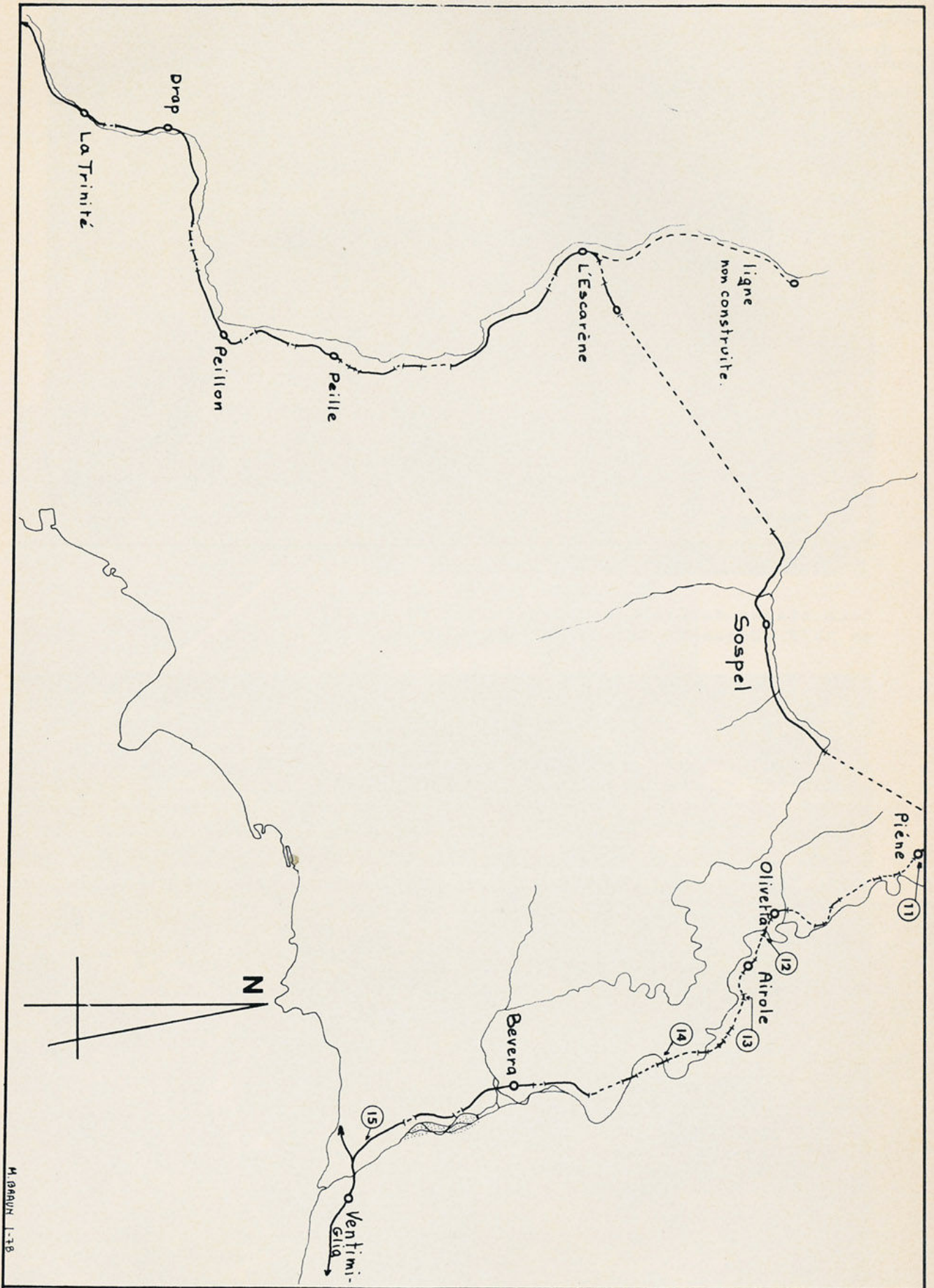


5- Le viaduc de l'usine électrique au PK 61,155

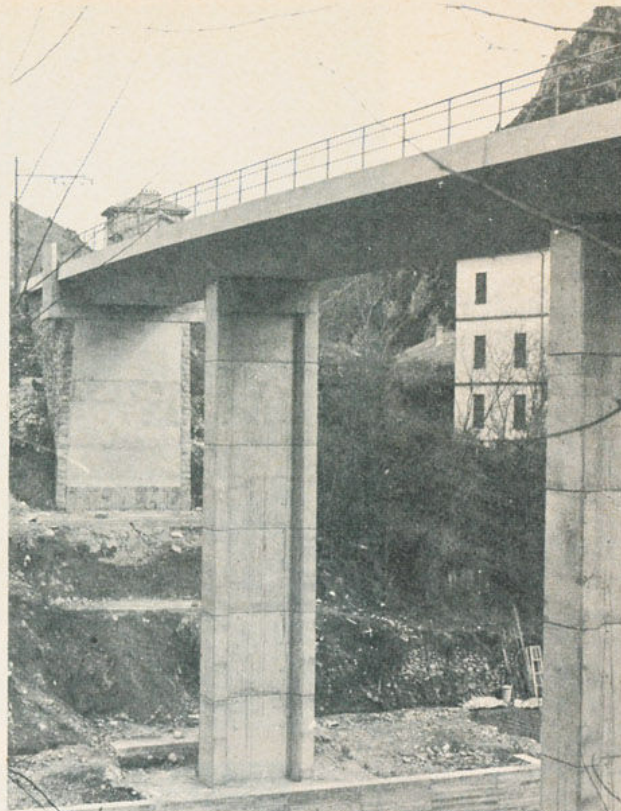
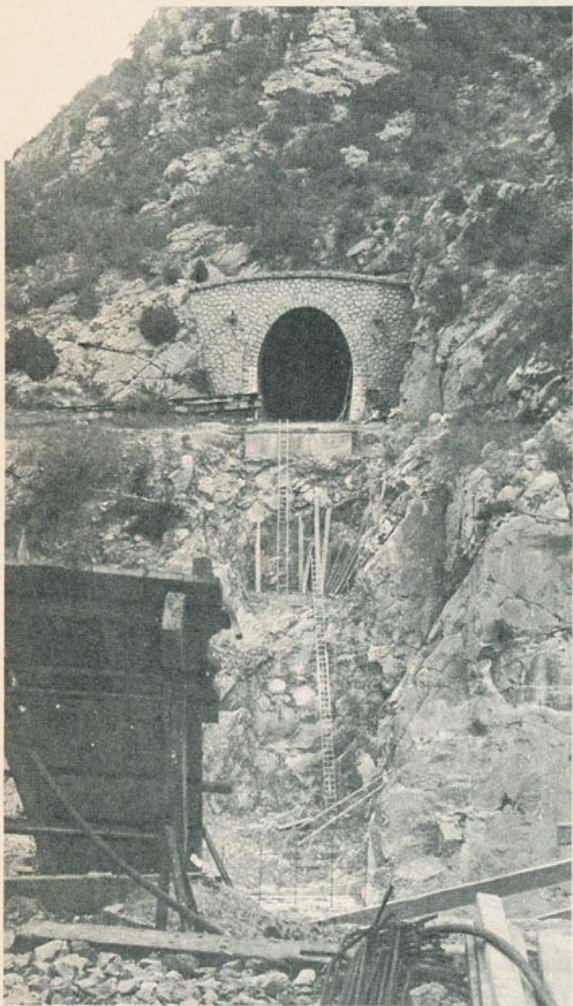


6-Le viaduc de Scarassou au PK 67,764 en 1927 et en 1978 (Document Renault et Photo Braun)

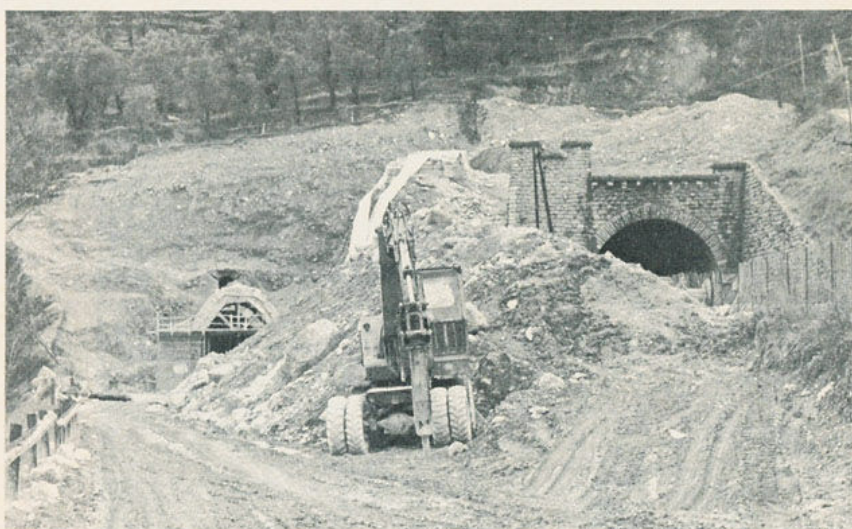




8-Le pont de la Maglia au PK 76,607
(Photo Braun)



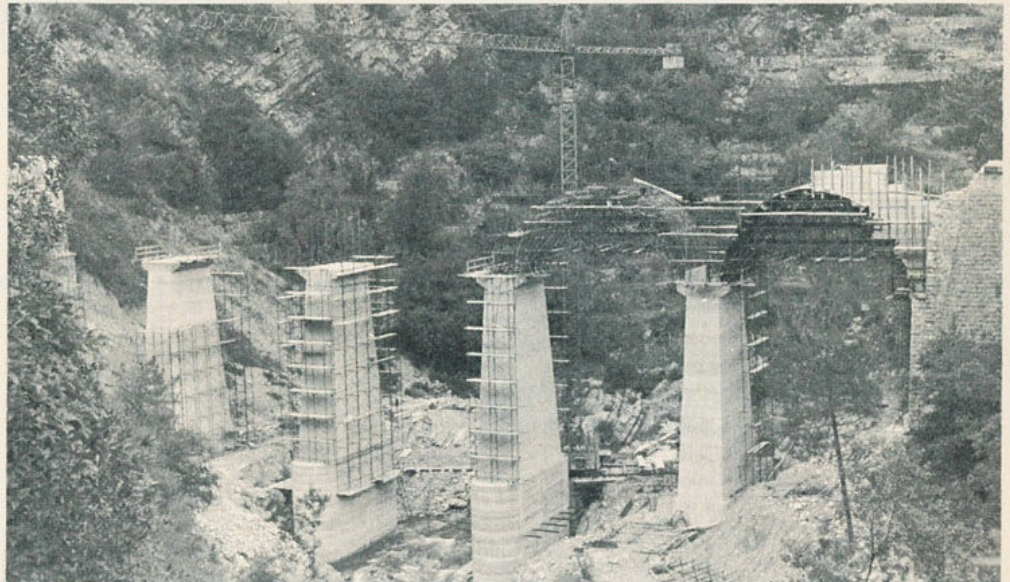
7-Le pont de Saorge au PK71,694 le 23-1-78
(Photo Braun)



9-Reconstruction du tunnel de Gigne à Breil le 23-1-78
(Photo Braun)

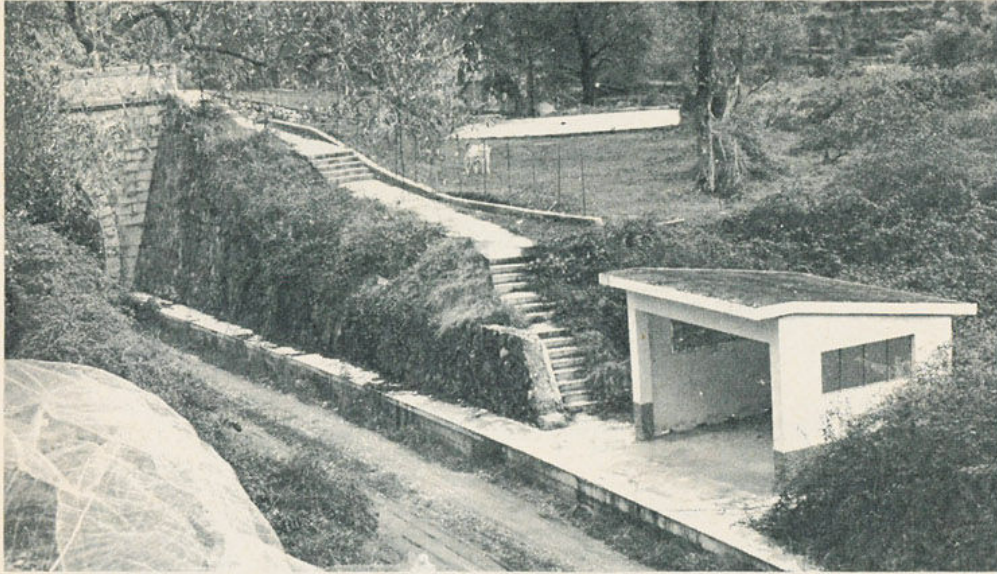


11-Dépose des anciennes voies à Piène en 1974
(Photo Braun)

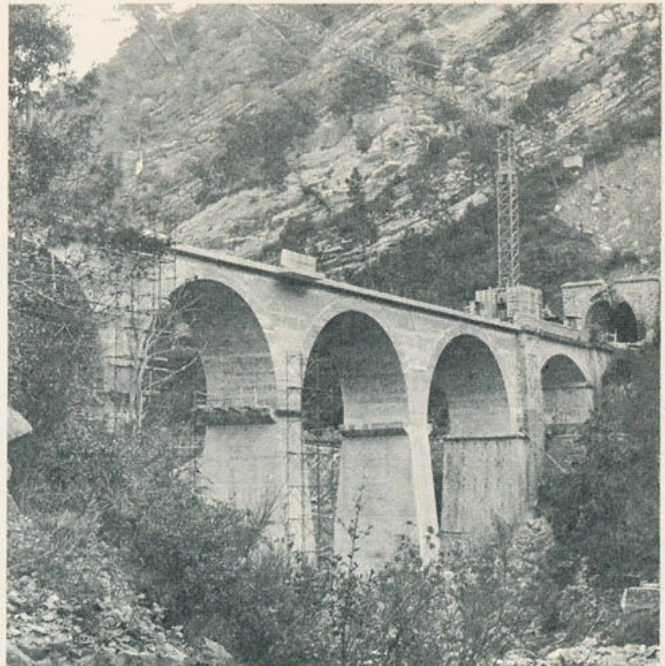


12-Le viaduc de S. Michele en 1975 et 1976 (Photo Braun)



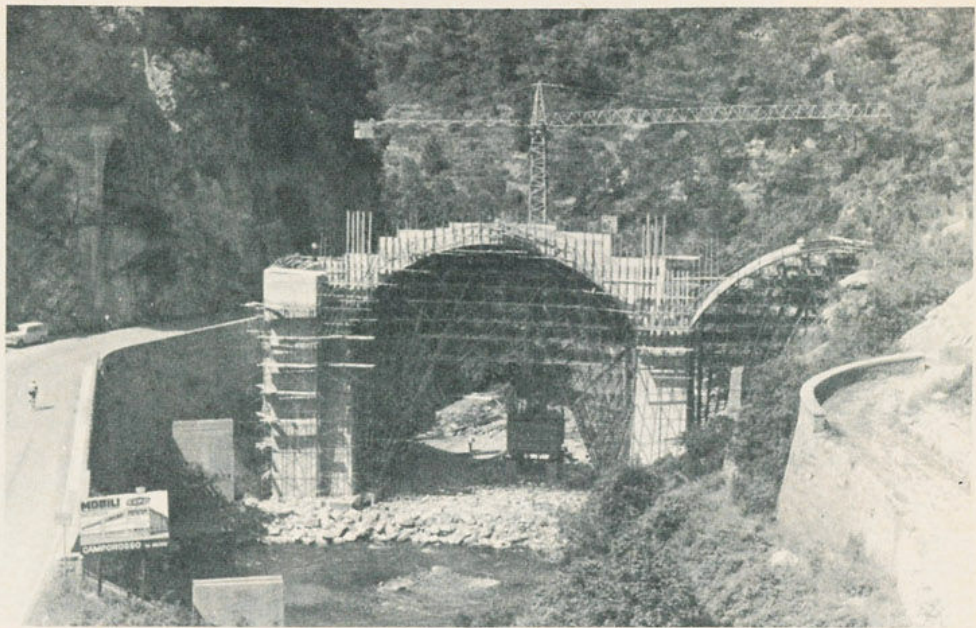


13-La nouvelle halte d'Airole en 1978 (Photo Braun)

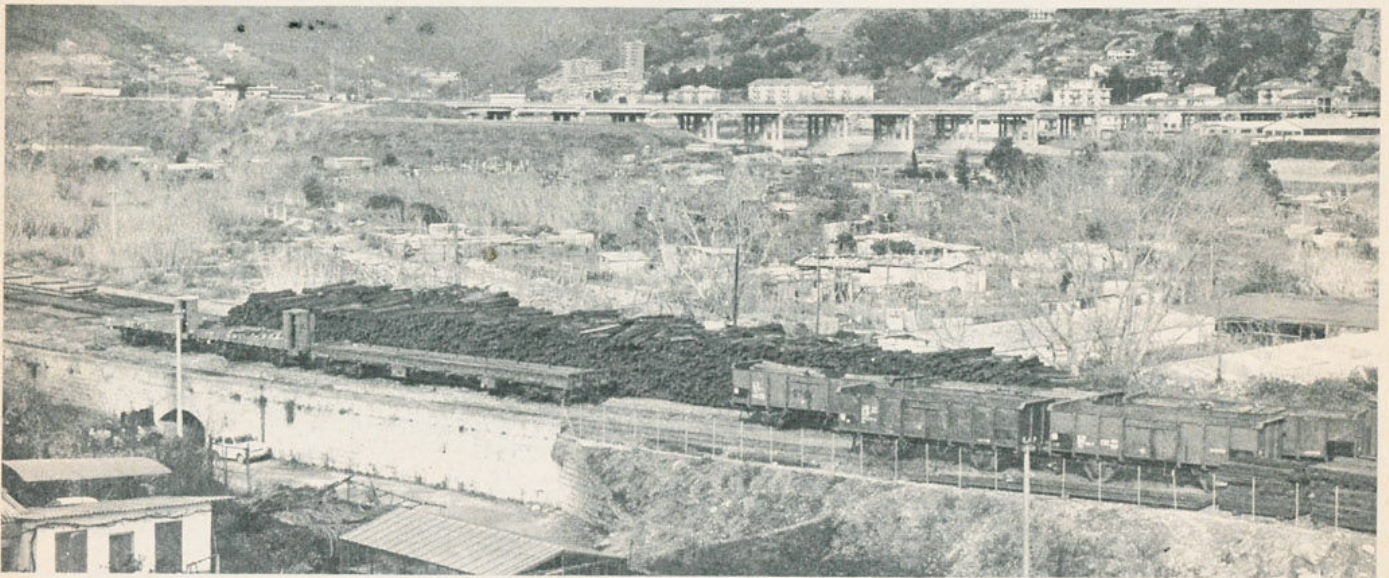


-Le viaduc Lamberta en 1975





14-Le pont Colombo en 1978 (Photo Braun)



15-Matériel de voie pour la ligne de Cuneo à Ventimiglia
le 25-1-78 (Photo Braun)

CREMONA

E' dall'11 maggio scorso che per la prima volta una locomotiva elettrica, seppur per ragioni di servizio, ha raggiunto la stazione di Cremona. Qualche giorno più tardi, il 14 maggio 1977, la moderna E.656.051 è arrivata a Cremona in testa al treno inaugurale. Oggi la linea per Codogno è anch'essa elettrificata (a partire dal 29 Ottobre), e quella per Fidenza lo sarà prossimamente.

Erano già parecchi mesi però che le locomotive a vapore avevano cassato il servizio regolare nel nodo di Cremona. Soltanto tre anni fa, per quanto riguarda la trazione a vapore, il deposito di Cremona era uno dei più importanti in Italia. Nel 1973, ad esempio, vi erano in servizio diciotto 625, una 685, due 740, una 741, quattordici 743, quattro 835 e cinque 880. Dieci anni fa le 625 di Cremona andavano fino a Milano e a Lecco in testa ai treni viaggiatori, le 685 trainavano dei diretti e le 880 dei locali. Alla fine del '77 solo poche vaporiere erano conservate spente, quelle che poterono partecipare al raduno organizzato a Crema.

Ci sono dei vecchi macchinisti che ricordano ancora gli anni prima del 1940. Il deposito disponeva allora -nel 1930- di 420 (20), di 625 (9) e di 875 (14). Talvolta si vedevano anche locomotive del deposito di Brescia (261, 420, 630), Pavia (320, 870), Mantova (270, 875) e Parma (320, 460).

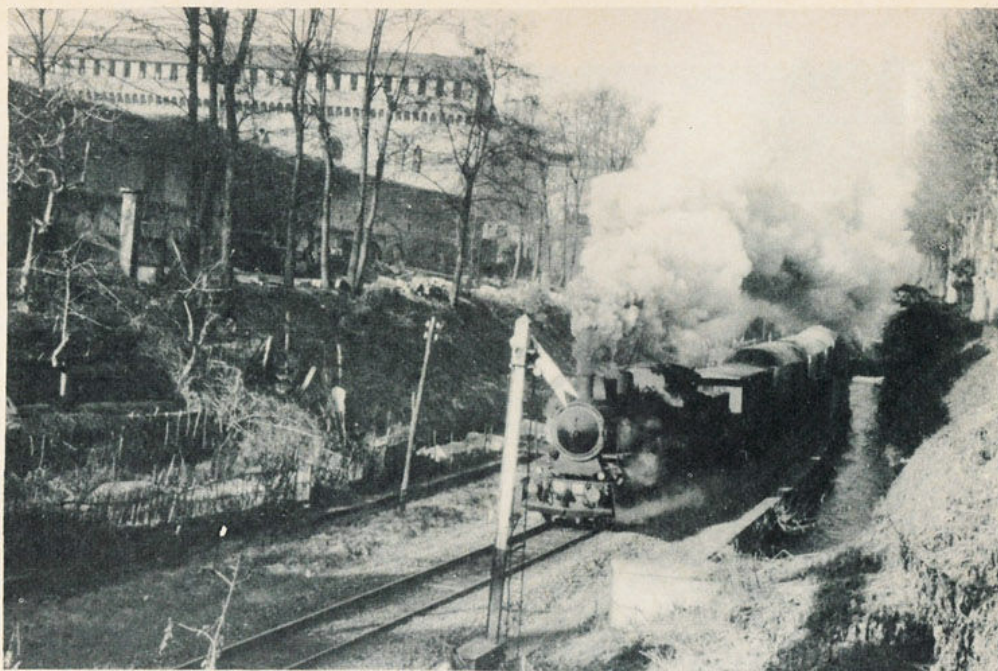
Vogliamo sperare che le fotografie che seguono riescano a ricordarvi la gloriosa epoca del vapore a Cremona. Ringraziamo tutti quelle che gentilmente hanno volute inviarci i loro documenti fotografici.

C'est le 11 Mai dernier que pour la première fois une locomotive électrique est arrivée en gare de Crémone en service. Quelques jours plus tard, le 14 Mai 1977, la moderne E-656-051 arrivait à Crémone en tête du train inaugural. Aujourd'hui la ligne vers Codogno est aussi électrifiée et celle vers Fidenza le sera prochainement.

Il y avait cependant déjà plusieurs mois que les machines à vapeur avaient disparu en service régulier des environs de Crémone. Il y a seulement trois ans le dépôt de Crémone était encore l'un des plus importants dépôts vapeur d'Italie. En 1973, par exemple, l'on y trouvait en service des 625 (18), 685 (1), deux 740, une 741, 14 743, quatre dix-huit 625, une 685, deux 740, une 741, quatorze 743, quatre 835 et cinq 880. Il y a dix ans les 625 de Crémone allaient encore jusqu'à Milan et Lecco en tête de trains voyageurs, les 685 tractaient des trains directs et les 880 des trains omnibus. A la fin de 1977 seules quelques "vaporieres" étaient encore conservées éteintes et ont pu participer au rassemblement organisé à Crema.

Certains vieux mécaniciens se souviennent encore de l'époque d'avant 1940. Le dépôt possédait alors -en 1930- des 420 (20), des 625 (9) et des 875 (14). L'on y voyait aussi parfois des machines des dépôts de Brescia (261, 420, 630), Pavia (320, 870), Mantova (270, 875) et Parma (320, 460).

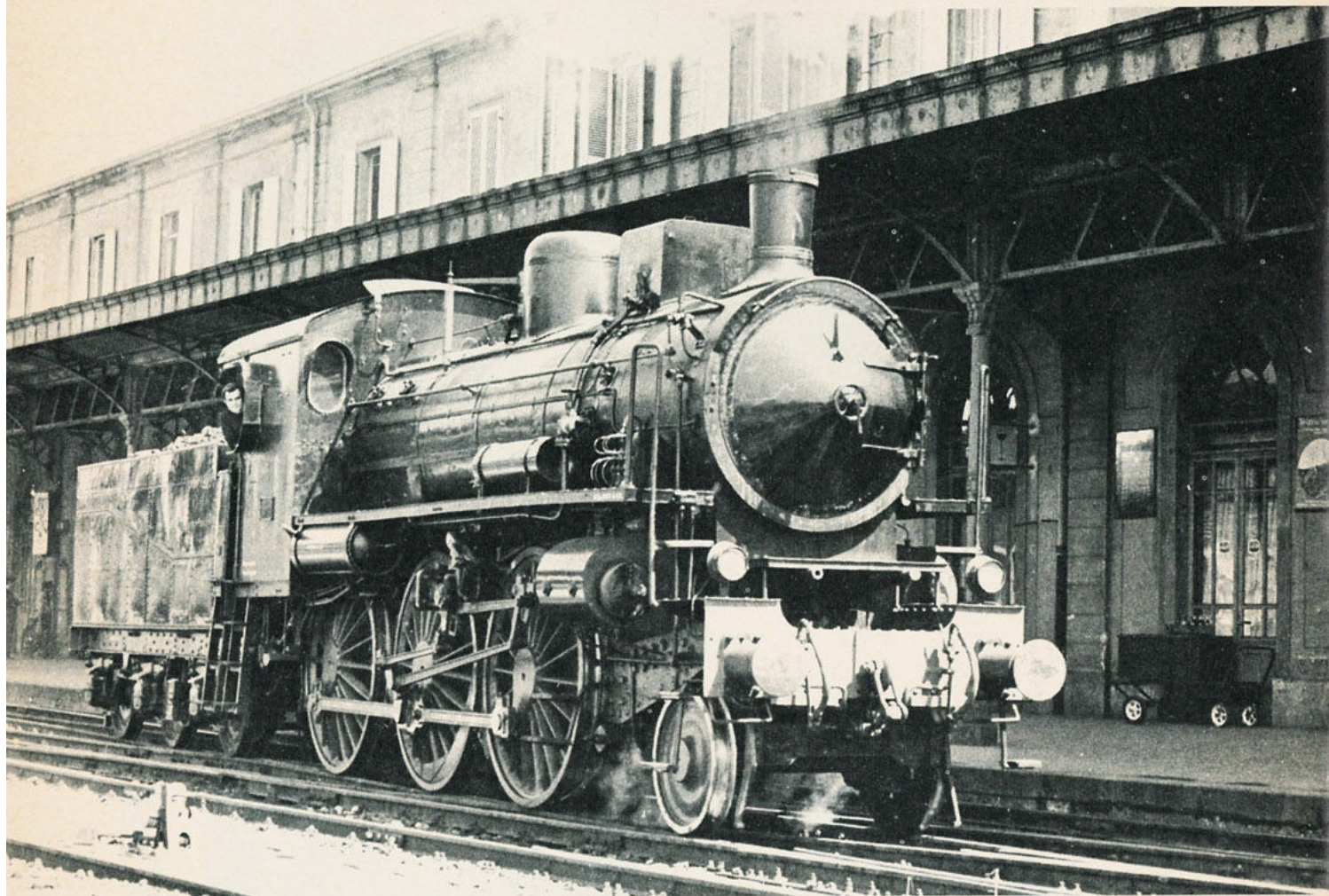
Nous espérons que les photographies qui suivent vous permettront de vous souvenir de l'époque glorieuse de la vapeur à Crémone. Nous remercions tous ceux qui ont bien voulu nous confier leurs documents photographiques.



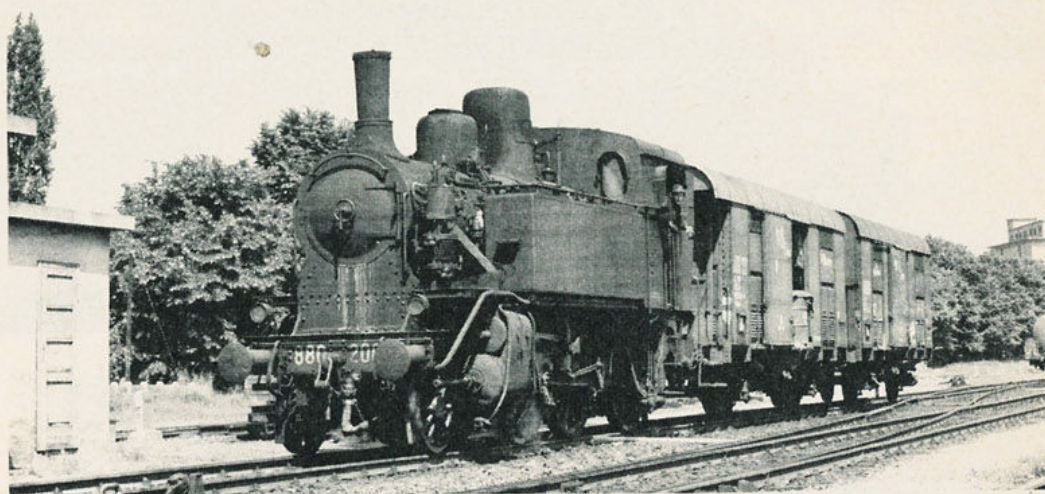
Pavia: 24-1-76, fossato sotto il castello, 625-179
e treno merci per Cremona (Foto Cinquini)



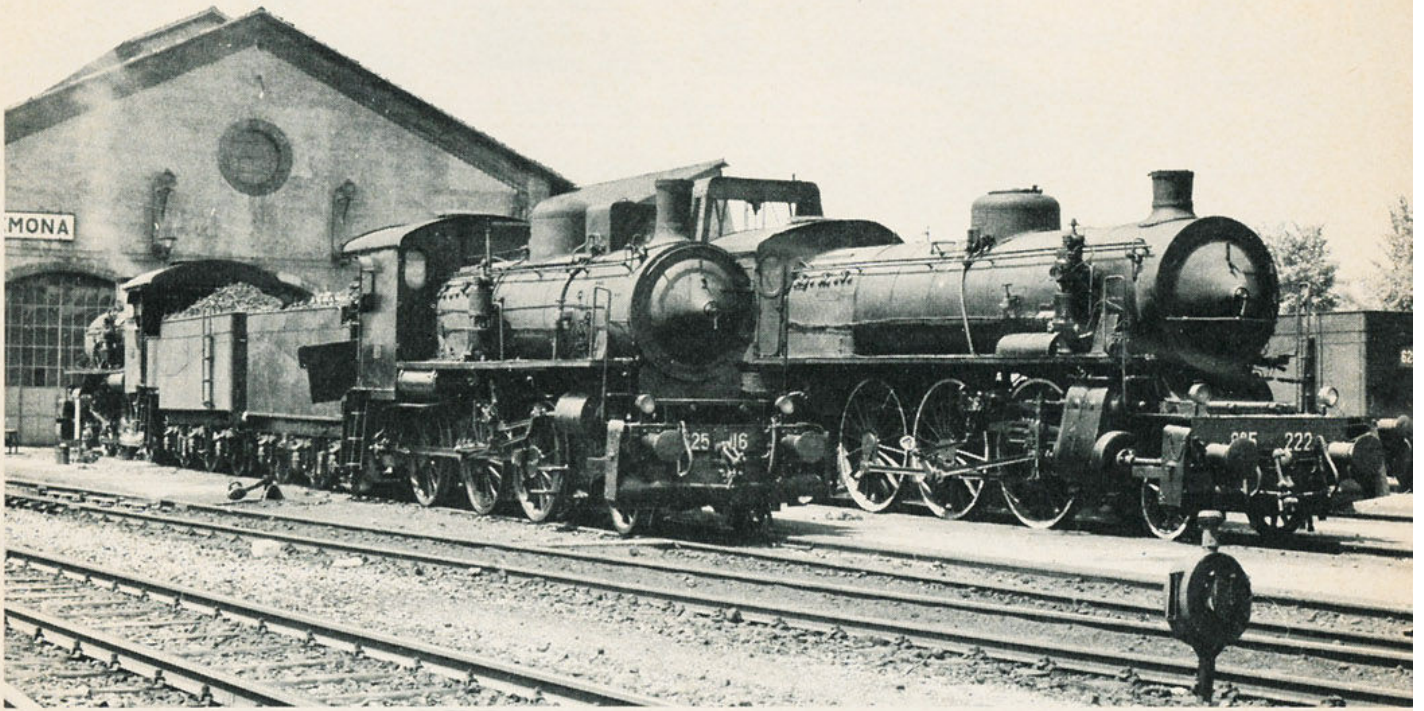
Pavia: 8-5-76, 741-137 e 625-157 ferme (Foto Cinquini)



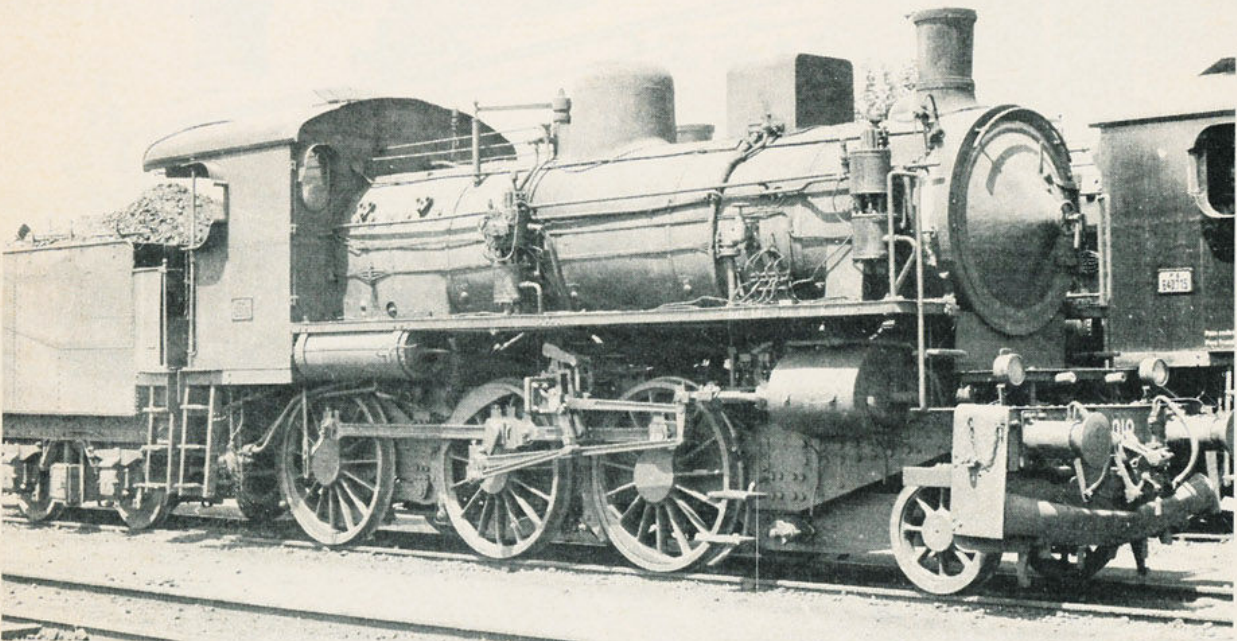
Cremona: 640-115 (Foto Antonello)



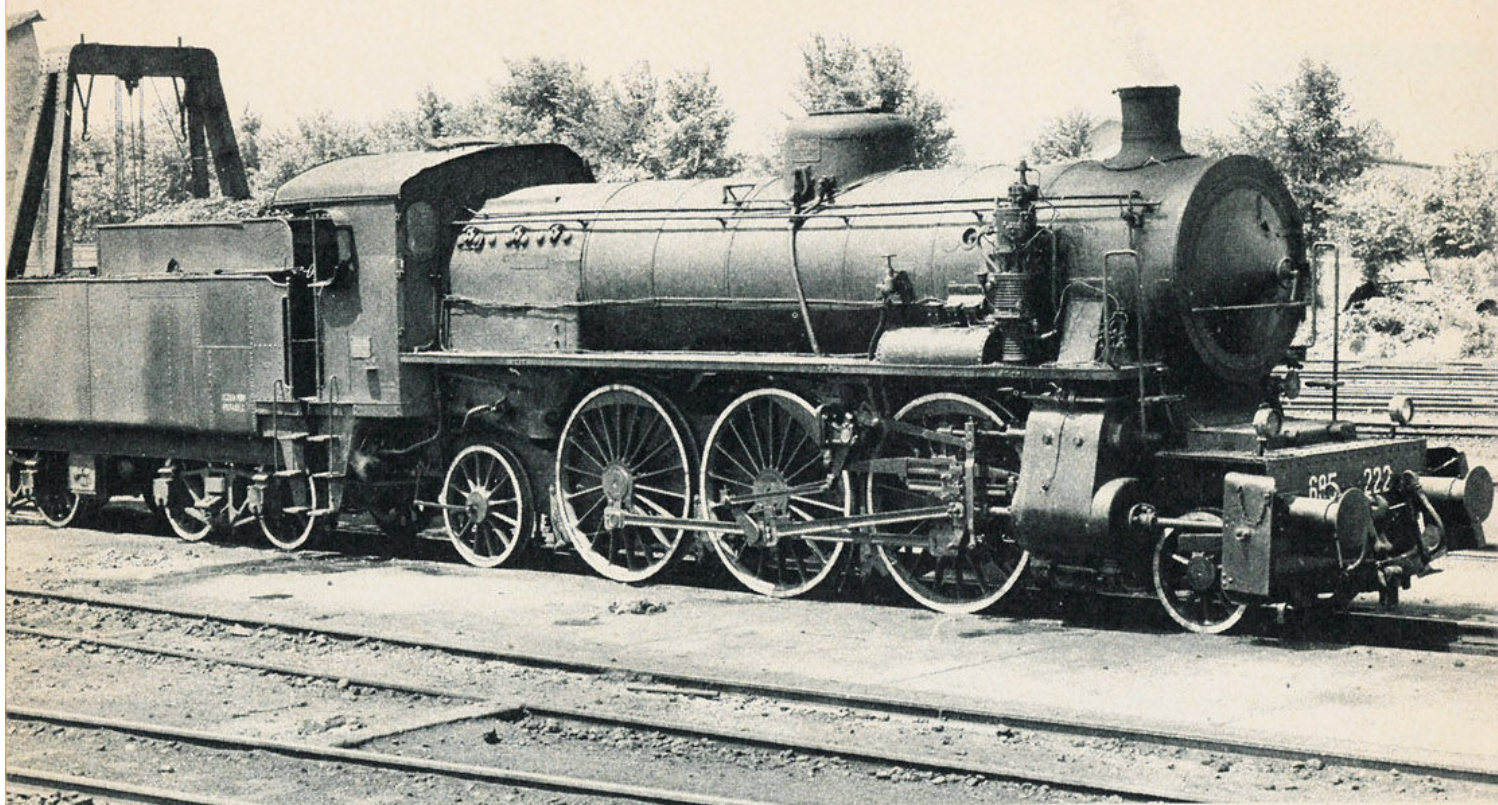
880-200



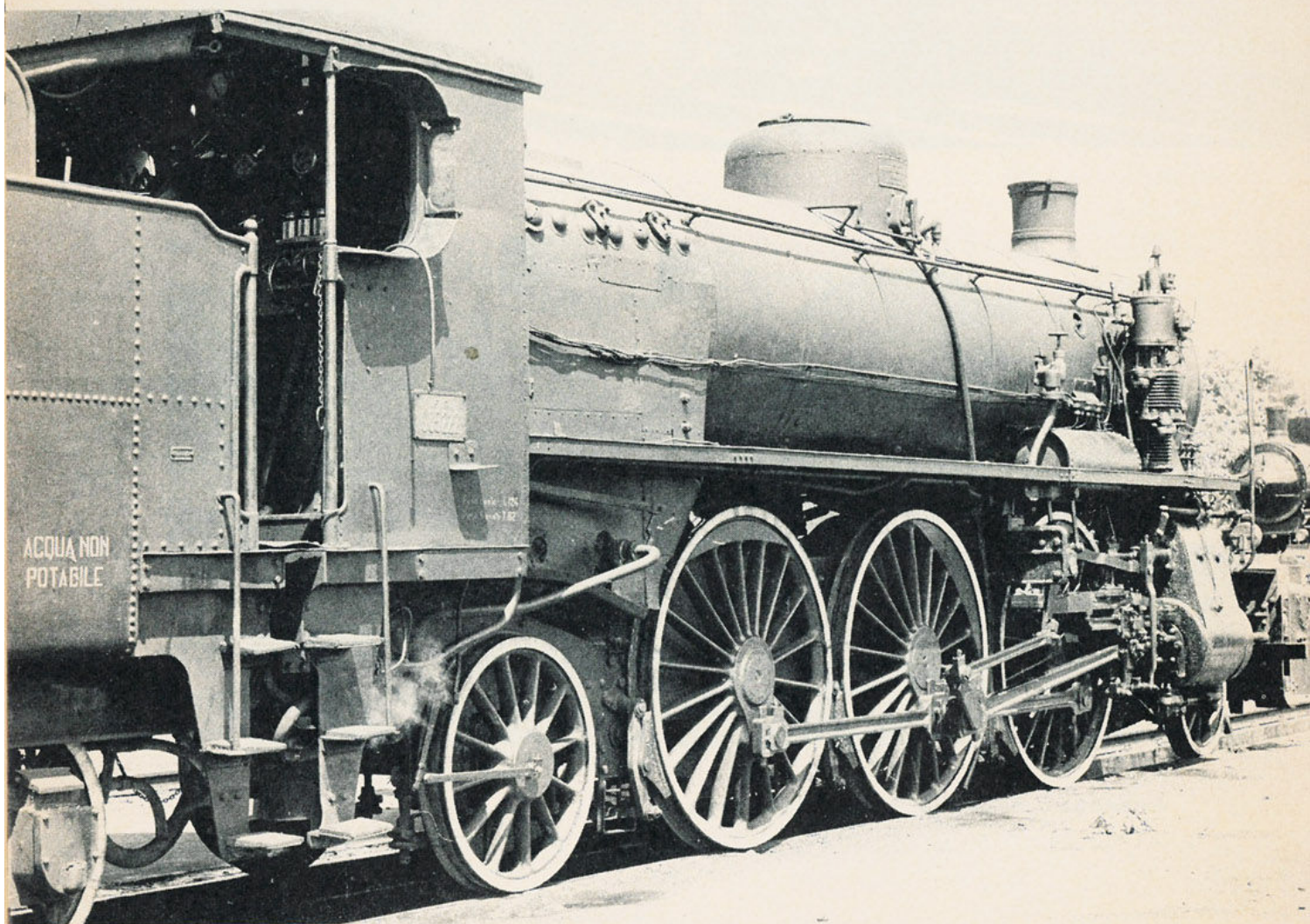
Cremona: 625-116, 136 e 685-222 (Foto Antonello)



Cremona: 625-018 (Foto Antonello)



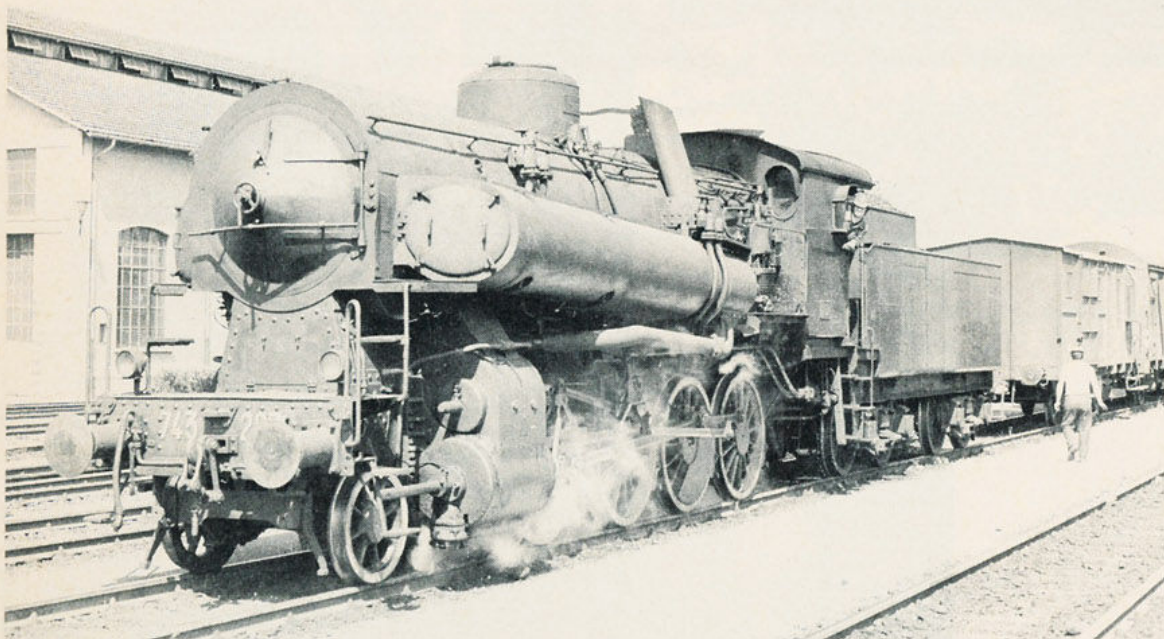
Cremona: 685-222 (Foto Antonello)





Cremona: 743-283, 304

(Foto Antonello)



NOTIZIE FERROVIARIE

LES POTINS DU LAMPISSE

SUISSE

MODERNISATION DU RhW / MODERNIZZAZIONE DELLA RhW :

Peu de gens connaissent ce petit chemin de fer qui s'élève sur les hauteurs du lac de Constance. Il relie la gare FCC-FFS de Rheineck à Walzenhausen. Sa première particularité est son écartement per commun de 1200 mm, mais le fait le plus important est qu'il ne possède qu'une seule automotrice. Son entretien a lieu normalement la nuit dans le petit dépôt de Ruderbach. En Avril et Mai 1977 la révision générale de la motrice eut lieu; elle a alors circulé certains jours sans peinture, d'autres sans sièges.... Construite en 1896, cette petite ligne a 1,9 km de long, elle est équipée d'une caténaire à courant continu 650 V et ses rampes maxi sont de 252 ‰ sur la section à crémaillère.

Pochi conoscono questa piccola ferrovia che s'eleva nelle alture del lago di Costanza. Congiunge la stazione CFF-FFS di Rheineck a Walzenhausen. La sua caratteristica principale è il poco comune scartamento di 1.200 mm, ma il fatto più importante è che non possiede che un'automotrice. La sua manutenzione avviene normalmente di notte nel piccolo deposito di Ruderbach. Nell'aprile e nel maggio 1977 vi fu la revisione generale del mezzo: capitava allora che alcuni giorni circolava senza verniciatura, altri senza sedili...

Questa piccola linea lunga 1,9 km, costruita nel 1896, è alimentata a corrente continua 650 V tramite catenaria e la sue rampe più notevoli sono del 252 ‰ sul tratto a cremagliera.

UNE NOUVELLE AUTOMOTRICE POUR LE FW / UNA NUOVA AUTOMOTRICE PER LA FW :

Il y a quelques temps le chemin de fer de Frauenfeld à Wil devait être supprimé. Grâce à différentes actions, il est actuellement sauvé, et il vient même d'acquérir du nouveau matériel. Il s'agit des Be 4/4 204, 205 et 206 ex. BD, et récemment de la Be 4/4 207 ex. BTI, qui a été révisée dans les ateliers du MthB à Weinfelden.

Qualche tempo fa la ferrovia da Frauenfeld a Wil doveva essere soppressa. Grazie a numerosi interventi, per il momento è salva, ed anzi è stato acquisto del nuovo materiale. Si tratta delle Be 4/4 204, 205 e 206 ex BD e recentemente della Be 4/4 207 ex BTI, che è stata revisionata nelle officine della MthB a Weinfelden.

NOUVELLES VOITURES PILOTES POUR LE SZU / NUOVE VETTURE-PILOTA PER LA SZU :

Ce réseau de la banlieue de Zürich est connu des amis du rail en raison des trains vapeur qu'il fait circuler à l'occasion. Il n'en est pas moins un réseau très moderne qui vient de recevoir de nouvelles voitures-pilotes construites par la SIG de Neuhausen.

Questa rete della "banlieu" di Zurigo è conosciuta dagli amici della ferrovia a causa dei treni a vapore che vi circolano talvolta. Ciò non significa che non sia una rete modernissima, specie ora che ha appena ricevuta delle nuove vetture-pilota dalla SIG di Neuhausen.

LE FB ET LE TB SE MODERNISENT / LA FB E LA TB SI MODERNIZZANO :

Les sigles des compagnies privées suisses sont nombreux, et il est difficile de les connaître tous. Le FB est un chemin de fer à voie métrique qui dessert la banlieue ouest de Zürich jusqu'à Forch et Esslingen. Il a fait l'acquisition ces derniers mois de nouvelles automotrices baptisées "tram 2000".

ITALIA

TRACTION A VAPEUR A VINTIMILLE / TRAZIONE A VAPORE A VENTIMIGLIA :

La RL de Vintimille possède encore aujourd'hui deux machines à vapeur, la 835-084 et la 740-106. La première est actuellement garée hors-service, mais par contre la seconde est encore en état de marche. Elle est utilisée principalement pour la réserve, mais ceci de façon exceptionnelle. Le lundi 2 Janvier 78, elle a, par exemple, assuré la manoeuvre l'après-midi car deux diésels étaient en panne.

Autrefois l'on trouvait à Vintimille plusieurs machines à vapeur pour les manoeuvres et les trains de service. Mr Sibono de Vintimille nous a communiqué les numéros de certaines qu'il a rencontrées dans la gare internationale entre 1945 et 1948. A cette époque en effet, les trains Vintimille - Savone étaient tractés en vapeur car l'équipement triphasé avait été détruit durant la guerre...

290-241, 288 et 305: manoeuvres et trains de service.

835-017 et 166: manoeuvres. 875-040; 082, 090 et 166 manoeuvres et trains omnibus. 735-035 et 740-224, 241, 288, 290, 357 et 430 pour trains de ligne, et la 477-047 pour les trains de service.

La RL di Ventimiglia dispone ancora oggi di due locomotive a vapore, la 835-084 e la 740-106. La prima attualmente è accantonata di scorta, mentre la seconda è sempre in assetto di marcia. Viene utilizzata principalmente per la riserva, ma lavora raramente. Lunedì 2 Gennaio 1978, ad esempio, ha assicurato la manovra nel pomeriggio essendo fuori uso due Diesel.

Nei tempi trascorsi c'erano a Ventimiglia parecchie locomotive a vapore impiegate nelle manovre e per i treni di servizio. Il signor Sibono di Ventimiglia ci ha riferito i numeri di classificazione di alcune macchine che ha osservato nella stazione internazionale di Ventimiglia tra il 1945 e il '48. Va tenuto presente che in quel periodo, subito dopo la guerra, i treni Ventimiglia - Savona erano affidati alla trazione a vapore data la distruzione degli impianti elettrici trifasi.

290-241, 288 e 305: manovra e treni di servizio; 835-017 e 166: manovra. 875-040, 082, 090 e 166: manovra e treni locali. 735-035 e 740-224, 241, 288, 290, 357 e 430 per treni di linea; 477-047 per treni di servizio.

F.S. DIREZIONE GENERALE :

Machines à vapeur du groupe 741 en service le 1/3/1977 :

Locomotive a vapore gr. 741 atte al servizio al 1/3/77 :

741-104 (D.L. Palermo), 741-155 (Catania), 233 (Palermo), 320 (Verona), 120 (Cremona), 119 (Reggio C.), 343 (Palermo) e 252 (Caltanissetta).

Machines à vapeur du groupe 741 en service le 1/12/1977 :

Locomotive a vapore gr. 741 atte al servizio al 1/12/77 :

741-155 (D.L. Catania) utilizzata al carro scorso, 741-120 (Cremona) accantonata, 741-119 (Reggio C.) utilizzata alle manovre straordinarie, 741-343 (Palermo) accantonata, 741-252 (Caltanissetta) utilizzata ai servizi straordinari).

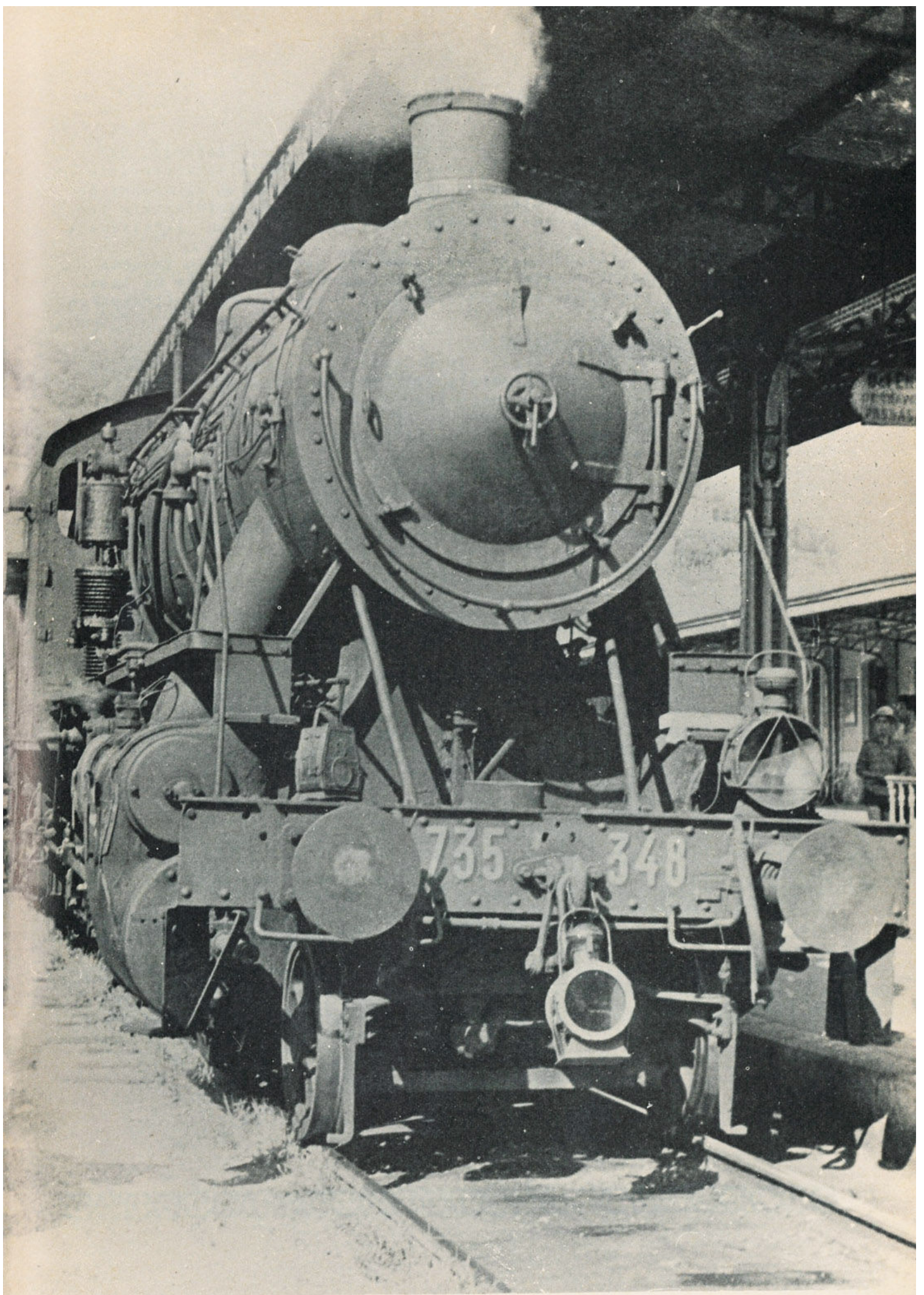
SIG. SESTO, CH - ZURICH, LUGLIO 1977 :

RIMINI : 625-151, 740-002, 192, 306 (con tender ex. 625), 940-003, 011.

MESTRE : 625-091, 100, 109, 740-455, 835-222, 234, 262, 940-029.

UDINE : 740-108, 131, 255, 280, 352, 439, 835-213, 880-001, 010, 023, 037 e 051.

VERONA PN : 625-002, 027, 028, 050, 076, 117, 123, 131, 161, 740-038, 161, 254, 323, 741-320, 835-307, 940-015, 038.



SIG. DI MATTEO, ANCONA, 8 GENNAIO 1978 :

DEPOSITO LOCOMOTIVE DI ANCONA :

625-017, 018 (presta servizio di manovra nella R.L. di Pescara), 147 (accantonata in attesa di demolizione), 165, 835-136 (presta servizio presso la R.L. di Pescara), 740-019 (inviata all'Officina di Rimini per esposizione), 117, 160 (in attesa di riparazione), 284 (utilizzata per traino carro soccorse in caso di incidenti ferr.), 351, 461 (utilizzata presso la R.L. di Pescara).

Tutte le macchine a fianco delle quali non sta scritte nulla vengono utilizzate in saltuari servizi di manovra (quando sono guaste le locomotive diesel) e per servizi straordinari di treni materiali (trasporte pitrisco - scogli ecc.)

DEPOSITO LOCOMOTIVE DI FABRIANO :

740-079 (effettua servizie presso la R.L. di Terni; manovre), 740-125 (in riparazione), 144 (accantonata), 177 (effetua servizio presso il D.L. di Ancona), 330 (effetua servizio di manovra presso la R.L. di Foligno), 335 (effetua servizio presso la R.L. di Terni), 363 (in attesa di riparazione, effetua servizio R.L. di Foligno), 397 (in attesa di riparazione, effetua servizio presso R.L. Terni), 428 (in attesa di riparazione), 457 (accantonata), 464 (effetua servizio presso la R.L. di Terni), 940-018 (utilizzata per effettuare treni a vapore).

Servizi di manovra a vapore praticamente ci sono in tutti gli impianti del Compartimento di ANCONA (ANCONA, FABRIANO, TERNI, PESCARA) per questi due motivi :

- I diesel in dotazione ai vari impianti non riescono sempre a garantire tutti i servizi occorenti,
- Molto spesso i mezzi diesel si guastano (anche perchè sono mezzi che sono giunti ad Ancona dopo aver prestate servizie presso altri impianti e quindi non sempre in perfetta efficienza).

Dans pratiquement tous les dépôts du compartiment d'ANCONA (ANCONA, FABRIANO, TERNI, PESCARA), ont lieu des services de manoeuvres à vapeur, car les locomotives diésel qui y sont affectées sont, d'une part, trop peu nombreuses pour assurer tout le service, et d'autre part leur état n'étant pas excellent, cela nécessite des réparations fréquentes.

VOYAGES ET EXPOSITIONS / GITE E CONGRESSI :

1 - 5 AVRIL - APRILE 1978 : EXPORAIL 78 CANNES

Comme il est désormais coutume, "EXPORAIL" se tiendra cette année encore au Palais des Festivals de CANNES, avec du modélisme, des chemins de fer réels, et toute la littérature ferroviaire. Les Editions du Cabri y tiendront une place importante; rendez-vous donc au premier étage, où vous pourrez consulter et acheter des ouvrages ferroviaires en provenance de toute l'Europe. De plus cette année les dirigeants d'Exporail ont fait un effort tout particulier, puisqu'un "festival vapeur" sera organisé à Vintimille. Plusieurs types de machines à vapeur des FS seront représentés et différents trains à vapeur seront mis en marche le Dimanche 2 Avril, entre Vintimille et Imperia.

Ventimiglia, Domenica 2 Aprile 78: Raduno di locomotive a vapore, Gr. 625, 640, 740, 835, 880... 4 treni speciali Ventimiglia - Imperia....

Renseignements : COMITE D'ORGANISATION D'EXPORAIL
3 av. Maurice Derché, F - 06400 CANNES



