

VOIES FERREES

edizione italiana

- RISPONDE
IL PRESIDENTE FS
- PARTE
L'ALTA VELOCITÀ
- VISITA
ALLA FIAT
- SARDEGNA
TERRA DI VACANZE
- PLASTICO
SVIZZERO
MODULARE
- RIVAROSSI
IN SCALA
- LA PULIZIA
DEI BINARI

CONCORSO
IL MODELLO
DELL'ANNO

Rivista bimestrale - Anno V - Numero 4/1986 - Sped. in abb. post. gr. 4°/70 II semestre L. 11.000



ISSN 0392-9817

Numero 28, Luglio-Agosto 1986



CRONACHE DALLA SARDEGNA

GIRO IN LUNGO E IN LARGO NELL'ISOLA, CERCANDO LE ULTIME SECONDARIE A SCARTAMENTO RIDOTTO SOPRAVVISSUTE. LE FS IN ATTESA DELL'ELETTRIFICAZIONE.



Nella pagina precedente
Un locale Sassari-Palau formato dalla ADm
59 e dalla Rpm 151, ripreso nei caratteristici
dintorni di Serrau il 21 giugno 1985.

In questa pagina L'ALn 668.3207 corre nei
pressi di Giave con un locale Chilivani-Ma-
comer il 16 giugno 1985.



La Sardegna, terra antichissima dai mille contrasti, dove il moderno e la tradizione si mescolano senza soluzioni di continuità in un paesaggio estremamente mutevole, proiettato verso un cielo sempre terso, è un caleidoscopio di sensazioni senza paragone. Anche l'appassionato di ferrovie ha validi motivi per essere attratto da questa terra. Le linee a scartamento ridotto, le vecchie rotaie consunte dal tempo, che corrono tra paesaggi non contaminati dalla civiltà, i tanti cimeli carichi di storia: tutto contribuisce a creare una dimensione unica che le ferrovie del "continente" non conoscono, con un fascino cui nessuno riesce a sottrarsi. Così nel giugno del 1985 con un paio di amici a caccia di treni e di paesaggi mi sono trovato ancora una volta immerso in quell'atmosfera e oggi sarei pronto a tornarci, perché i "treni dei ragazzi" non si scordano facilmente.

16 giugno 1985, sulle orme delle Strade Ferrate Sarde

Il viaggio ha inizio a Porto Torres domenica 16 giugno, quando appena scesi dalla nave proveniente da Genova facciamo la conoscenza delle ferrovie sarde grazie ad una coppia di ALn 663 che ci attende sul molo alla fermata di Porto Torres Marittima. Dopo una sosta alla stazione di Porto Torres, qualche centinaio di metri più avanti, proseguiamo per Sassari, coprendo i 20 km di distanza in una ventina di minuti.

Quest'ultima appendice della Y formata dalla dorsale Sarda e dalla diramazione Chilivani - Porto Torres, è una linea, con buone caratteristiche sia dal punto di vista dell'armamento, sia da quello dei raggi di curvatura, permettendo una discreta velocità. Su di essa si svolge un traffico piuttosto vario: ad alcune relazioni dirette per Cagliari e Olbia si sovrappone un traffico locale fra Sassari e Porto Torres oltre a quello merci. In totale, nell'arco della giornata, vi sono nove relazioni passeggeri affidate sia alle D.443 e D.345 più materiale ordinario, sia ad ALn 668 o ALn 663.

Dopo avere noleggiato un'automobile in quel di Sassari, prima meta del nostro giro è la linea delle Strade Ferrate Sarde Sassari - Alghero. Su di essa in orario vi sono 10 coppie di locali che impiegano circa 50 minuti a percorrere i 35 chilometri tra i due capolinea, oltre ad un

mercato. Di regola tutti i convogli sono formati da un'automotrice più una rimorchiata pilota, mentre i merci hanno spesso in composizione qualche carro a scartamento ordinario inviato tramite carrelli trasportatori.

Ad Alghero troviamo una novità costituita dal fatto che il fabbricato della stazione è stato abbattuto e il raddoppio del binario soppresso. Arretrato di un centinaio di metri, appare ora un fabbricato in puro stile *bidonville*: un parallelepipedo prefabbricato con una porta ed una finestra, che unitamente a un marciapiede di cemento forma il "complesso" della nuova stazione. Ad essa non esito a conferire il premio Oscar dello squallore per le ferrovie italiane. Dopo qualche foto sul lungomare di Alghero ci spostiamo sulla Sassari - Sorso, altra linea appartenente alle SFS sul cui breve percorso, 11 km, si svolge un traffico locale abbastanza intenso: 12 coppie di locali nei giorni feriali e 9 nei festivi, mentre il traffico merci è ridotto ai soli treni materiali e di servizio. Da segnalare a Sorso la presenza di tre locomotive a vapore da anni accantonate; una all'esterno (la 6 di costruzione CEMSA) e due all'interno della rimessa (la 3 e 5 probabilmente di costruzione Breda). Da annotare anche l'età di cui risente il materiale rotabile delle SFS, in particolar modo le automotrici a volte "giù di carrozzeria": si pensi che l'automotrice presente in quel momento a Sorso, in partenza per Sassari, aveva un solo motore efficiente. Nel tardo pomeriggio ci spostiamo verso Chilivani, e successivamente sulla tratta fra Bonorva e Macomer, dove pernottiamo.

Da Tresnuraghes a Nuoro, quasi una trasversale

La mattina seguente già verso le 7.30 siamo al "lavoro" per riprendere, nei pressi della confluenza delle linee delle Ferrovie Complementari Sarde FCS da Nuoro e da Tresnuraghes, l'arrivo di un paio di convogli.

In seguito ci spostiamo sulla tratta per Nuoro inseguendo un locale e ovviamente fotografandolo in parecchi punti fino a Prato Sardo. Qui attendiamo il merci giornaliero per Macomer (partenza di regola alle 9.40 circa con rientro nel pomeriggio) e ripercorriamo la linea in senso inverso. Anche qui come sulla Sassari - Alghero vengono trasportati carri a scartamento

ordinario tramite carrelli trasportatori.

Riguardo al traffico passeggeri questa relazione viene coperta da 9 coppie di treni, che sono affidati ad una o più automotrici. Una coppia è feriale e un'altra si effettua nei soli periodi di scuola. In altri periodi un paio di corse, quelle più affollate, vengono affidate alle locomotive Diesel-elettriche che trainano alcune carrozze. Nel pomeriggio del 17 prendiamo di mira la linea per Trasnuraghes, che fino al giugno 1981 giungeva a Bosa e che, a detta del personale FCS, era quella che specialmente nei mesi estivi vedeva la maggior quota di traffico, grazie a chi si recava alle spiagge di Bosa.

In quella data la linea venne chiusa al traffico a causa dell'obsolescenza dell'armamento, che in parte risaliva ai tempi dell'apertura all'esercizio. In seguito vennero svolti alcuni lavori, fra i quali la sostituzione delle rotaie più logore, con altre provenienti da altre linee FCS nel solo tratto Macomer - Trasnuraghes e, dopo circa un anno, il traffico venne riattivato limitatamente a questa tratta.

Le solite voci danno ormai per certo che la rimanente tratta da Tresnuraghes a Bosa non sarà più riattivata, togliendo così alla Sardegna una linea validissima dal punto di vista turistico, perché scendendo verso il mare si ammiravano scorci di paesaggio meravigliosi, e lasciando in vita un moncherino che prima o poi verrà abbandonato senza rimpianti.

Oggi il traffico è assai limitato rispetto ai tempi della chiusura: solo 5 coppie di passeggeri, di cui una scolastica, contro le 7-8 coppie previste una volta in orario. Il servizio merci è praticamente inesistente.

Tornando a noi, quel giorno, e sembra che sia una cosa assai regolare, quasi tutti i convogli erano effettuati con le due automotrici ex FMS presenti al deposito di Macomer, che visitiamo nel pomeriggio. Qui si trovano accantonate tre locomotive a vapore, la 4 e la 5 di costruzione Breda e la 36, una Winterthur; ci rechiamo poi a dare un'occhiata al raccordo fra le FS e le FCS. Qui siamo letteralmente sbigottiti nel vedere come questo si adatti ad essere riprodotto su un plastico con assoluta fedeltà anche riguardo ai raggi di curvatura. Non abbiamo ovviamente potuto misurarlo, ma di certo il raggio della curva fra le stazioni FS ed FCS non supera i 35 metri!

A caccia di depositi

Il giorno appresso ci vede intenti a scattare foto nella zona compresa fra Bonorva e Macomer; la tratta è la più alta sul livello del mare e la più ricca di spunti di tutta la Dorsale Sarda; riusciamo ad immortalare la "Freccia Sarda" composta da una D.345 in testa a cinque carrozze tipo UIC-X nei nuovi colori grigio e rosso fegato. Lasciata la zona di Macomer attraversiamo l'isola e ci dirigiamo verso Villamassargia sulla Cagliari - Iglesias, località da cui parte la linea FS per Carbonia sulla quale per un certo periodo dell'estate (circa due mesi) alcuni treni sono sostituiti da autobus. Una "geniale" decisione delle FS, estesa ormai di regola a svariate linee, che non potrà avere altro risultato se non quello di un ulteriore allontanamento di pubblico dalla ferrovia.

Tornando alla Villamassargia - Carbonia, oltre ad un traffico merci abbastanza interessante (una coppia giornaliera esclusa la domenica), vi sono dieci relazioni viaggiatori giornaliere, qualcuna in meno i giorni festivi. Quasi tutte so-

La Adm 53 in stazione di Sassari è pronta a partire per Sorso il 16 giugno 1985. È curioso il tracciato del binario a scartamento ridotto, che sul piazzale FS affianca e interseca più volte lo scartamento normale seguendo un percorso alquanto tortuoso.



no in coincidenza con i treni da e per Cagliari e tutte sono affidate ad automotrici.

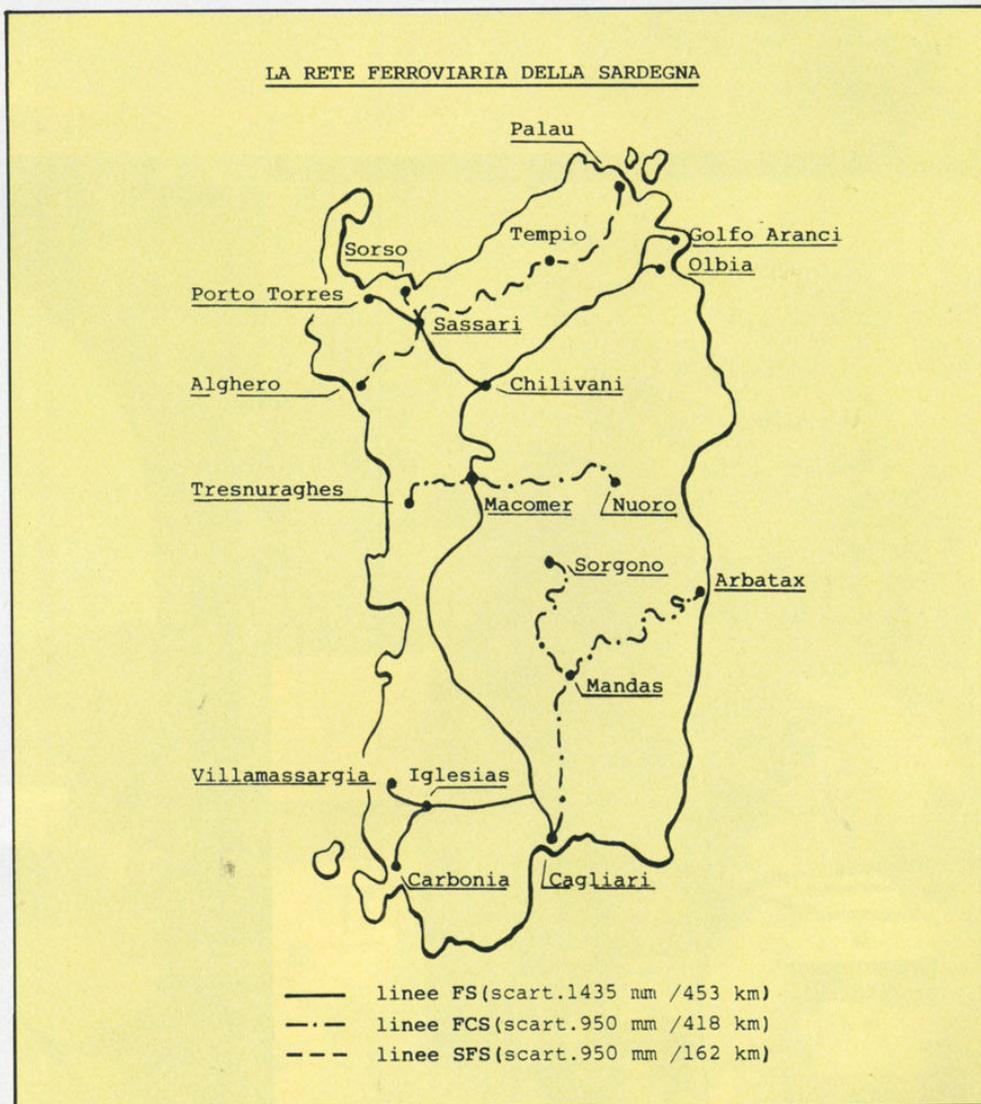
Riguardo al servizio merci recentemente è stato modificato l'orario, con partenza da Cagliari nel primissimo pomeriggio e rientro verso sera e con scambio diretto di carri per il continente a Decimomannu in coincidenza con un treno per Golfo Aranci verso le 19. Questa modifica ha permesso una riduzione dei tempi di percorrenza da Carbonia al Continente di circa 24 ore. In questa località vi sono alcuni cimeli che testimoniano la storia passata e recente delle ferrovie sarde, lasciando una sensazione di tristezza e di abbandono. Nei pressi di Carbonia, infatti, a fianco della linea FS vi è ancora un binario a scartamento ridotto semisommerso dalle erbacce, appartenente alle cessate Ferrovie Meridionali Sarde, mentre in stazione c'è una lunga fila di ALn 772 accantonate; altre nei pressi dello scalo merci vengono date in pasto alla fiamma ossidrica dopo essere state incendiate. Lasciamo Carbonia alla volta di Iglesias dove fotografiamo un locale composto da due ALn 668, materiale che, unitamente alle nuovissime ALn 663, fa ormai la parte del leone. La tratta Iglesias - Cagliari registra un discreto traffico per un totale di 16 corse verso Iglesias e 18 verso Cagliari, qualcuna in meno nei giorni festivi. Sono tutte affidate ad automotrici, tranne tre coppie di materiale ordinario con convogli reversibili al traino delle locomotive Diesel D.445 di seconda serie.

Ci rechiamo quindi a Cagliari per una visita al deposito FS presso il quale sono presenti le solite ALn 772 accantonate, una 740, la 151, anch'essa accantonata ed una carrozza dormitorio marcata Vofz 814 016, oltre a un buon numero di ALn 668 e ALn 663 affiancate dalle solite D.345, D.443 e D.445.

Cagliari è ancora uno dei pochi depositi FS in cui la linea aerea non è presente, ma non lo sarà ancora per molto visto che in Sardegna dovrà essere sperimentata l'elettificazione in corrente monofase 25.000 Volt.

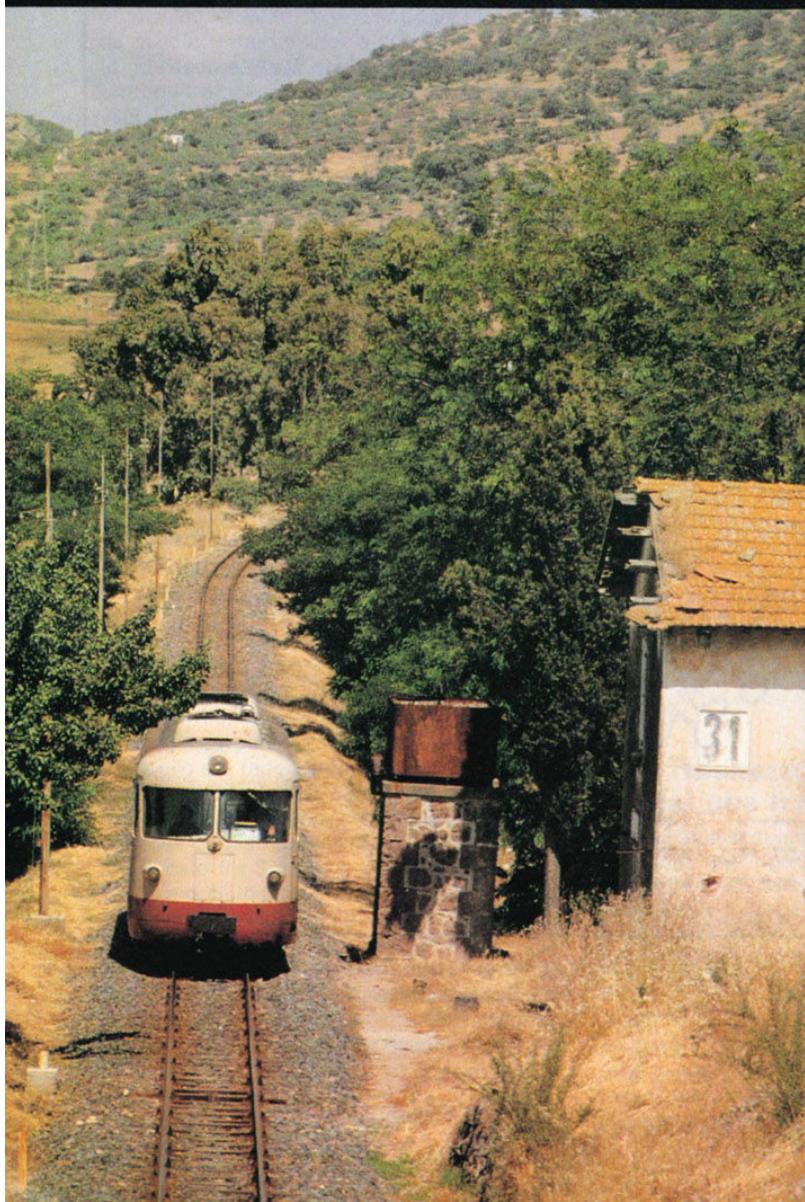
Nella stazione di Cagliari, su un tronchino, fa sfoggio della sua imponenza la 744.003, tutta lustra ma un po' malinconica come tutte le macchine a vapore condannate a ricoprire il ruolo di monumento.

Rimanendo a Cagliari diamo uno sguardo alla stazione FCS, molto angusta, e quindi ci rechiamo



mo a Monserrato per visitare il grande deposito FCS. Qui, dopo che il personale si è stupito perché avevamo un regolare permesso per la visita (non fanno alcuna difficoltà di solito e quindi nessuno chiede un permesso scritto), possiamo vedere oltre alle solite automotrici Diesel elettriche e locomotive Diesel, binari e binari di

Il merci settimanale per Arbatax in partenza da Seui al traino della LDe 600 FCS il 19 giugno 1985.





Nella pagina precedente

In alto La "Freccia sarda" con una D.345 cagliaritana impegnata a superare la salita di Bonorva il 18 giugno 1985.

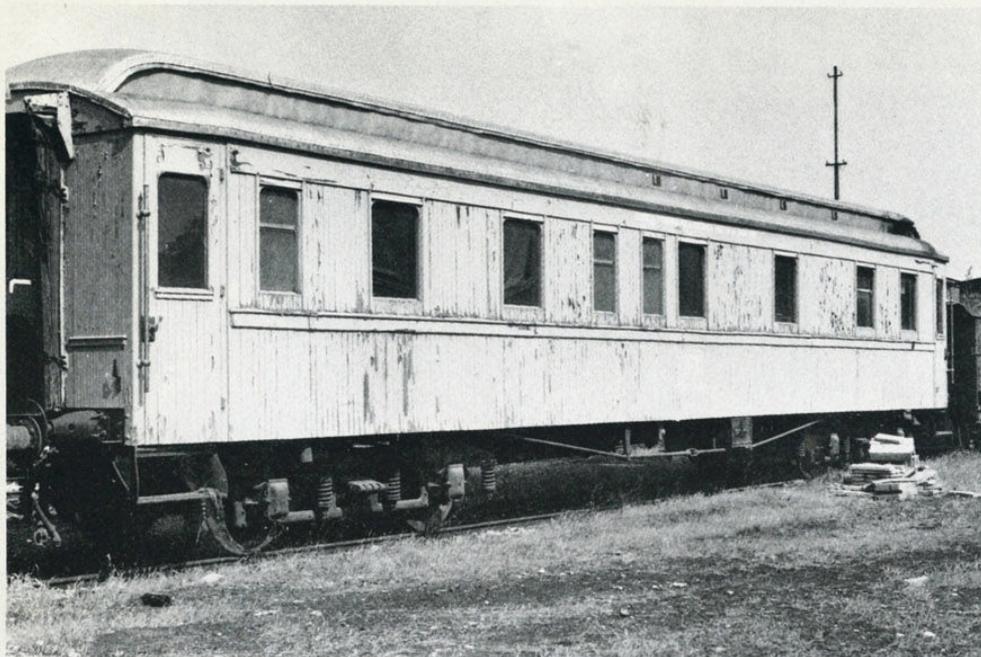
In basso a sinistra In un paesaggio tipicamente sardo la ADe 13 assicura un locale Macomer-Nuoro. Siamo nei pressi di Oniferi il 17 giugno 1985.

In basso a destra Dal finestrino di una locomotiva a vapore accantonata osserviamo l'arrivo in stazione di Sorgono dell'ADe 12 FCS il 20 giugno 1985.

In questa pagina

In alto Nei pressi di Prato Sardo dalla fitta boscaglia sbuca il merci Nuoro-Macomer trainato dalla LDe 607. È il 17 giugno 1985.

In basso Una tripla di ALn 663, da poco giunte in Sardegna, formano un locale Sassari-Chilivani, ripreso all'ingresso della stazione di Tissi Usini.



rottami di vecchie carrozze, carri e locomotive a vapore. Presente ovviamente la 400, una "Reggiane" che dovrebbe essere rimessa in ordine di marcia entro l'86; esposta alla vista anche una Mallet, la 200, in condizioni un po' meno disperate delle altre locomotive a vapore sparse nel piazzale. Abbandoniamo quindi Cagliari e ci dirigiamo verso Mandas fermandoci per la notte a Senorbì.

Un giorno sulla linea più lunga

Il giorno successivo siamo intorno a Mandas per fotografare vari convogli della linea provenienti da Cagliari, quella che fa registrare il maggior numero di corse giornalieri di tutta la rete FCS. In totale si tratta di 11 coppie, alcune delle quali limitate a Senorbì, cui si aggiunge una corsa "scolastica" Dolianova-Cagliari. I treni di questa relazione sono affidati sia ad automotrici, sia a convogli composti da Diesel più carrozze. Per quanto riguarda il traffico merci si deve fare un discorso unitamente alle altre linee afferenti a Mandas. Si effettua infatti un treno merci che in quattro giorni copre il percorso Cagliari-Mandas-Sorgono-Mandas-Arbatax-Mandas-Cagliari. La partenza avviene ogni lunedì. A Mandas sono presenti ben sei locomotive a vapore accantonate da molti anni in pietose condizioni. Poi, sempre di buon mattino, ci mettiamo all'inseguimento del locale Mandas-Arbatax formato dalla Diesel LDe 610 (rimasta ancora nella vecchia colorazione beige e rosso) e da una sola carrozza, composizione, questa, tipica della linea. Lasciamo il convoglio a Esterzili, uno dei punti più belli, dove la ferrovia, dopo avere attraversato il Flumendosa ad una altezza di 239 metri sul mare, con un percorso di una quindicina di chilometri si porta ai 712 m sul mare della stazione di Esterzili, dopo avere a lungo costeggiato a mezza costa il lago del Flumendosa, e dopo avere percorso due tornanti nei pressi della predetta stazione. Questa linea, che calcolando la lunghezza da Cagliari ad Arbatax è la più lunga d'Italia a scartamento ridotto con i suoi 229 km, è veramente splendida. Attraversa gole degne dei migliori film western, e regala al passeggero la visione di scenari mozzafiato passando sull'orlo di dirupi scoscesi; purtroppo è percorsa da pochi, pochissimi treni, a testimonianza dello scarso traffico (spesso vengono formulati nei suoi confronti propositi di chiusura). Si deve registrare però nei mesi estivi dell'85 un convoglio turistico con partenza da Arbatax la matti-

na e ritorno alla sera, per permettere la visita alle grotte di Sadali ai tanti turisti, che frequentano le spiagge e i villaggi turistici della costa. Tornando al traffico, nell'arco della giornata vi è una coppia di treni locali Mandas-Arbatax, una Seui-Arbatax, una Mandas - Seui ed infine ancora due coppie Mandas-Seui provenienti da Cagliari. È proprio tutto, anzi nei giorni festivi nessun treno si spinge oltre Seui. Lasciato, come detto, il nostro locale a Esterzili, attendiamo l'arrivo del merci, che prima di giungere ad Arbatax effettuerà tre incroci con treni passeggeri nelle stazioni di Esterzili, Seui ed Elini. Verso le 17 giungiamo ad Arbatax e per quel giorno diciamo basta ai treni, anzi per una volta ci dedichiamo ad un po' di tintarella sulla splendida spiaggia locale.

Ancora FCS con qualche emozione

L'indomani mattina ci mettiamo all'inseguimento del locale per Mandas fino a Nurri, poi attendiamo il merci ed infine ci riportiamo a Mandas dove ci avvisano che un'automotrice diretta a Cagliari è sviata nella stazione di Gesico senza fortunatamente arrecare alcun danno alle persone, ma portando un po' di scompiglio nella circolazione. È così, che un convoglio eccezionalmente formato da una locomotiva Diesel e da una carrozza, dopo avere raccolto i passeggeri provenienti da Cagliari, prosegue verso Sorgono. Anche questa linea è percorsa da ben pochi treni. Precisamente si effettuano due coppie Mandas - Sorgono, una Mandas - Laconi (diretta da e per Cagliari) ed altre due Mandas - Isili (diretta da e per Cagliari).

La sera assistiamo a Laconi ad un cambio di materiale per esigenze di servizio, dovuto al predetto incidente, con i convogli provenienti da Sorgono e da Mandas, che rientrano nelle località da cui erano partiti dopo essersi scambiati i passeggeri.

Uno sguardo alle FS pensando al futuro

Poco dopo siamo a Sorgono, verdissima località turistica, e la mattina seguente a Nuoro dove, dopo esserci procurati un po' di pellicola, che comincia a scarseggiare, diamo un'occhiata alla stazione FCS.

Lasciamo anche Nuoro dirigendoci verso Olbia, in seguito verso la linea FS Olbia - Golfo Aranci, che garantisce le coincidenze ed i collegamenti con le navi traghetto provenienti da Civi-

tavecchia. Nove corse gironaliere in entrambe le direzioni rappresentano tutto il traffico passeggeri, interamente affidato ad automotrici, mentre i merci, due coppie, di solito sono effettuati con una doppia mista di D.443 più D.345. La dorsale che congiunge Cagliari ad Olbia presenta un traffico discreto, specialmente nelle tratte estreme, ossia sulla Cagliari - Oristano e sulla Chilivani - Olbia.

Il materiale rotabile è lo stesso impiegato sulle altre linee FS della Sardegna con l'uso, fra Cagliari e Oristano, di parecchi convogli composti da materiale reversibile al traino delle D.445 di seconda serie. La futura elettrificazione in corrente monofase e qualche rettifica di tracciato si spera portino una riduzione dei tempi di percorrenza, che oggi non sono certo eccezionali, se si pensa che la relazione più veloce da Olbia a Cagliari oggi è la "Freccia Sarda", un espresso che impiega 4 ore e 6' a percorrere i 287 km che separano le due città.

Da ultimo uno sguardo ai merci il cui servizio viene di norma svolto con due coppie di diretti Olbia - Cagliari ed una coppia di raccoglitori. La sera, l'ultima di questo giro in Sardegna, siamo a Palau, capolinea della ferrovia proveniente da Sassari appartenente alle SFS. Questa linea è percorsa da un esiguo numero di convogli e per la tratta Tempio - Palau vi sono insistenti voci di soppressione. Giornalmente si registrano tre coppie di passeggeri Sassari - Tempio, due coppie Sassari - Palau, una coppia Tempio - Palau e infine una coppia Sassari - Perfugas. Tutti questi convogli sono affidati ad automotrici trainanti in qualche caso una rimorchiata pilota, salvo una corsa da Tempio a Sassari che, soltanto nel periodo scolastico, si effettua con locomotive Diesel e carrozze. Il traffico merci, dal canto suo, non esiste se non per treni materiale e di servizio.

Verso Palau, dove i treni viaggiano in anticipo

La mattina seguente siamo alla scoperta della linea fino a Tempio, dove troviamo accantonate due macchine a vapore, la 11 di costruzione Cernia e la 4 di costruzione Breda. Assistiamo anche ad una cosa assai rara per le ferrovie italiane: notiamo infatti che i treni spesso sono in anticipo, anche di una decina di minuti, ragione per cui o gli scarsissimi passeggeri giungono in stazione con congruo anticipo oppure... perdono il treno.

Nel pomeriggio lasciamo Tempio per raggiungere Sassari all'inseguimento di una automotrice; impresa che dopo Perfugas risulta quasi impossibile per la tortuosità della strada.

Ormai siamo alla fine del viaggio. Riconsegnata l'auto, una coppia di ALn 668 ci conduce a Porto Torres, dove è ancorata la nave per il Continente. Una notte di viaggio e siamo a Genova con tanti ricordi e le immagini indelebili delle linee sarde, la cui bellezza non è un luogo comune. La speranza che la 400 delle FCS venga effettivamente rimessa in ordine di marcia è poi una scusa riposta fin d'ora in fondo alla valigia per tornare in questa terra di sogno.

Roberto Cocchi

Tutte le foto sono di R. Cocchi

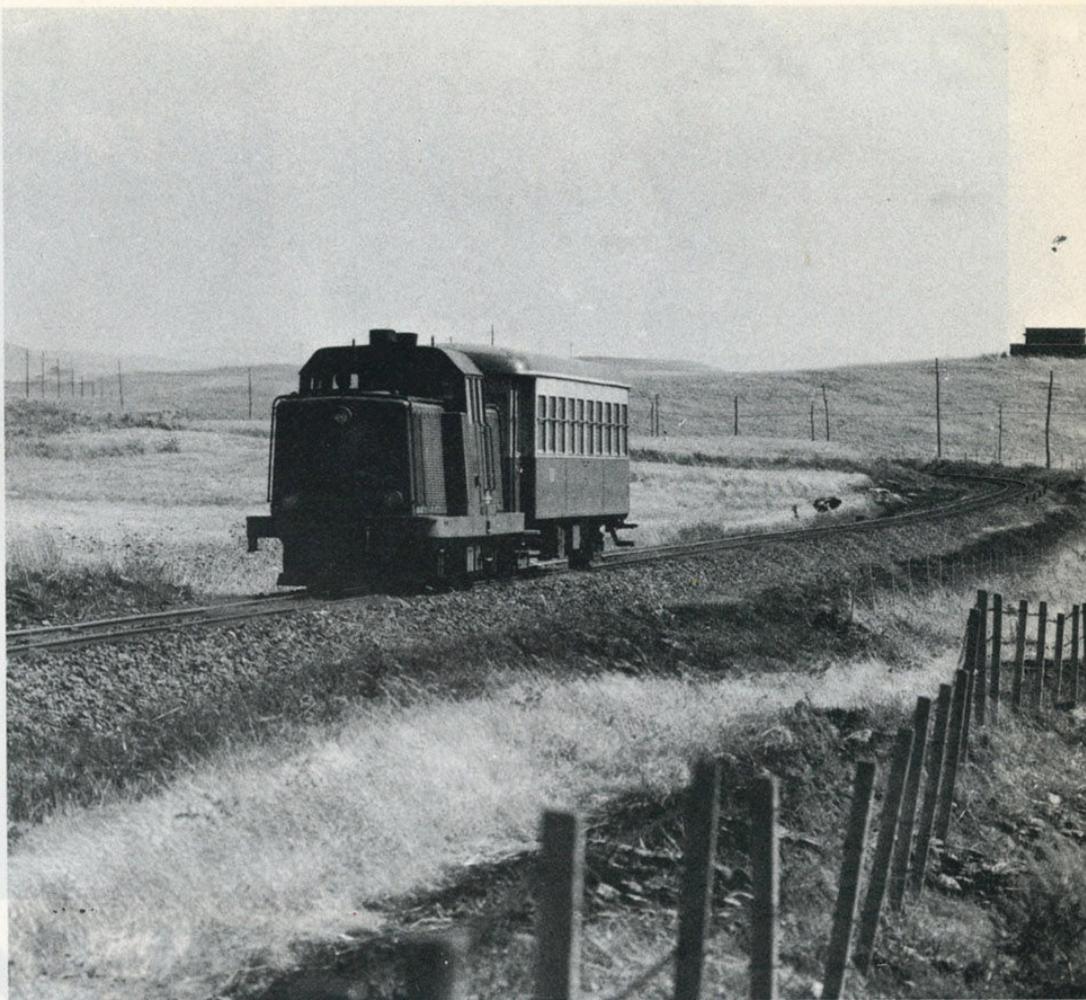
Un rotabile di interesse storico presente in deposito a Cagliari: una delle due carrozze dormitorio delle FS per i treni gru, di chiara origine americana.

Lo scartamento ridotto sardo' oggi: nuovi motori Diesel e... da giugno un po' di vapore

Le Ferrovie Complementari Sarde e le Strade Ferrate Sarde si trovano sotto la Gestione Commissariale Governativa dal 1971 ed attualmente presentano una Direzione con sede a Cagliari. Fanno capo ad un'unica organizzazione, presentando tre Direttori di esercizio per ciascuno dei tre compartimenti in cui risultano suddivise: Cagliari FCS (linee per Sorgono e Arbatax), Macomer FCS (linee per Tresnuraghes e Nuoro), Sassari SFS (linee per Alghero e Palau).

Il parco dei veicoli motori per il servizio di linea comprende per le FCS venti automotrici Diesel-elettriche ADe 01-20 di costruzione Fiat-Tibb, risalenti al 1957, assegnate ai depositi di Cagliari (12 unità) e di Macomer (8 unità). Risultano inoltre in servizio quattro delle sei automotrici dello stesso tipo costruite per le Ferrovie Meridionali Sarde nel 1958 e passate alle FCS nel 1970 alla cessazione dell'esercizio FMS. Di queste ultime un'unità risulta assegnata a Macomer e tre a Cagliari. Le Strade Ferrate Sarde presso il deposito di Sassari presentano invece le 11 ADm 51-61 Diesel-meccaniche, assimilabili sotto alcuni aspetti alle ALn 668.1400, risalenti al 1957. Le locomotive Diesel-elettriche disponibili sono le LDe 600-614 delle FCS, di cui vi sono 8 unità a Cagliari e 7 a Macomer. Le LDe 500-504 delle SFS sono assegnate a Sassari. Ambedue i gruppi presentano le stesse caratteristiche e sono state costruite nel 1959 dalla Breda e dal Tibb. Le automotrici sono atte al traino dei rimorchi-pilota tipo RPe 101-110 (per le Diesel-elettriche) e RPrm 151-158 (per le Diesel-meccaniche). Vista l'età dei mezzi che ormai si avvicina ai trent'anni sono in corso di sostituzione i motori Diesel sulle automotrici, cambiando il vecchio 203 S sovralimentato (lo stesso delle ALn 668.1400) con il nuovo 203 H 61 aspirato, tarato a 110 kW a 1.800 giri al minuto sulle Diesel-meccaniche, e 117 kW a 2.000 giri sulle Diesel-elettriche. La stessa operazione viene compiuta sulle locomotive Diesel dove i vecchi motori Breda D26 F6V da 235 kW, sovralimentati, vengono sostituiti dai recenti Breda ID 36 S6V tarati a 257 kW. Attualmente risultano trasformare tutte le Diesel di Macomer, la metà di quelle cagliaritanee e quattro delle cinque assegnate a Sassari; le automotrici risultano invece quasi tutte ammodernate.

Questa primavera sono terminati anche i lavori per rimettere in esercizio la vecchia 1'C1't n° 400 delle FCS costruita dalle Reggiane nel 1931, che si incaricherà di alcuni treni turistici, soprattutto per le scolaresche, oggi affidati alle Diesel, nonostante i problemi obiettivi per il rifornimento e per la sua conduzione. Il 12 maggio è stata effettuata una corsa di prova molto importante tra Cagliari e Mandas, in cui sembra siano stati risolti i problemi di surriscaldamento ad un fusello, manifestatisi in precedenza. Il 27 giugno 1986 si è svolto il viaggio inaugurale tra Cagliari e Suelli, dopo la presentazione della locomotiva a Cagliari in mattinata. □



In alto La LDe 610 con una carrozza si incarica di uno straordinario Gesico-Mandas per supplire alle difficoltà create dallo svio dell'automotrice di un locale Laconi-Cagliari.

In basso Ecco la colpevole, l'automotrice ADe 10 Laconi-Cagliari sviata sugli scambi d'ingresso di Gesico, con gli operai della squadra soccorso il 20 giugno 1985.

