RECALEALI ROSSO DEL CONTE 1981 Giungar I anno d'almino Male Mal

Foto 6.1: a Trieste esiste una tramvia unica al mondo: in città è del tipo normale, ma per raggiungere l'alta periferia utilizza un impianto a fune, lungo ben 800 m, dove le elettromotrici sono spinte da speciali locomotori. Questo per superare un dislivello notevole con pendenze anche del 253 per mille. In foto, la motrice 405 in discesa verso il golfo e la città, il 28 aprile del 1990.

Per le coste dello Stivale e delle Isole

L'Italia è un Paese marinaro e, oltre alle bellezze naturali ed alle località balneari che tutti conoscono, lo si nota anche dai numeri: possiede ben 8.500 km di costa!

Partendo per un ipotetico viaggio "ferroviario" da Trieste, percorreremo prima la selvaggia costa carsica, poi la pianeggiante laguna, la mondana riviera adriatica fino alle assolate costiere dello Ionio. Circumnavigheremo, in treno, la splendida Sicilia per poi risalire lungo le aspre coste clabro/campane dopo le quali imboccheremo i lunghi litorali tirreni, per fermare il nostro treno nella splendida Liguria. Un "salto" in terra di Sardegna non possiamo non proporvelo...

Il tema? Una grandiosa varietà di paesaggi e di...treni. Naturalmente, daremo uno sguardo dentro i molti porti che incontreremo, che se per voi italiani sono una cosa normale, per uno come me che proviene da una terra priva di queste strutture sono una forte attrazione, con tanto di navi traghetto delle FS.



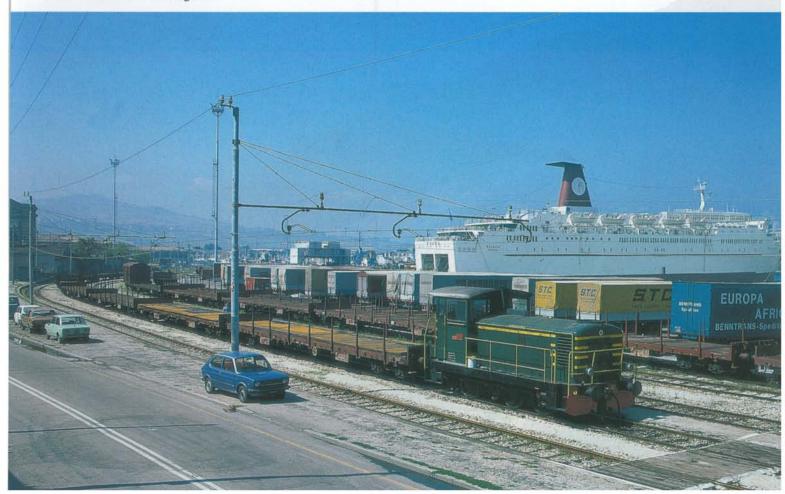
Foto 6.2: le linee dirette a Venezia, Udine e Lubiana che partono da Trieste utilizzano, per alcuni chilometri, gli stessi binari lungo la costa carsica prima di diramarsi nelle suddette direzioni. La fermata di Santa Croce, in fotografia con sullo sfondo il castello di Miramare, ne vede "di tutti i colori". È qui ripresa l'elettromotrice slovena SZ 315.021, 311.011 e 315.022 come diretto da Trieste a Lubiana, il 9 luglio del 1992.





Foto 6.3: siamo in Laguna, ovviamente a Venezia, dove la ferrovia vi arriva attraverso un lungo ponte che la collega alla terraferma, assieme alla strada. Quest'ultima è battutissima ed il vederla vuota, come nella foto, è cosa davvero rara, ma c'è un motivo: nella primavera del 1974 venne vietato, per qualche tempo, il traffico automobilistico privato e così è stato possibile immortalare il locale Venezia-Bassano del Grappa ancora effettuato con macchine a vapore. Vediamo la 625.039 il 24 febbraio del 1974.

Foto 6.4: Ancona è il capoluogo della riviera adriatica. Da qui partono i traghetti per la Croazia, la Jugoslavia, l'Albania, la Grecia e la Turchia. Sui binari all'interno del grande porto manovra, in foto, il Diesel 245.0011, il 29 agosto del 1987. Sullo sfondo, l'imponente mole del traghetto "Fedra" battente bandiera greca.



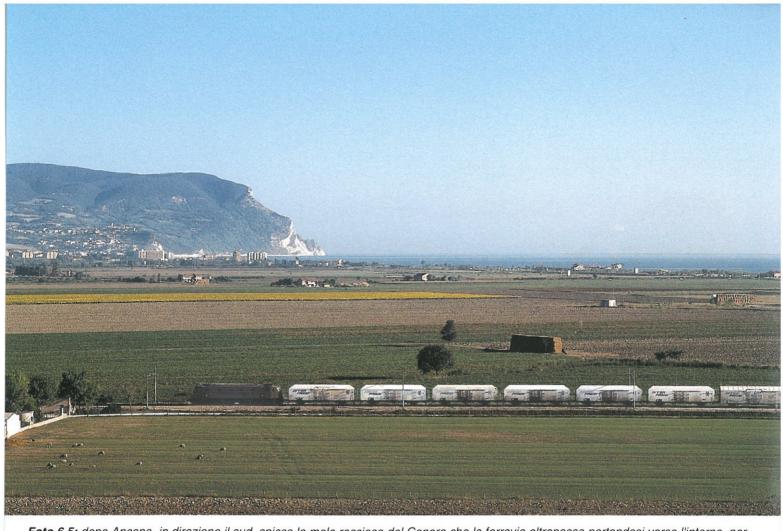


Foto 6.5: dopo Ancona, in direzione il sud, spicca la mole rocciosa del Conero che la ferrovia oltrepassa portandosi verso l'interno, per riaccostarsi al mare nei pressi di Porto Recanati. La bianca scogliera del promontorio, con le famose località turistiche di Sirolo e Numana, fa da sfondo, in foto, al transito di un merci con derrate trainato da una macchina-simbolo delle FS: la E.428, qui ancora attiva il 30 agosto del 1987, nei pressi di Loreto.

Foto 6.6: verso il Gargano, la linea diventa "balneare", correndo praticamente sulla spiaggia. Per questo motivo, quasi tutta la costa è protetta da artificiali scogliere contro l'erosione del mare, realizzate in diversi periodi dalle stesse FS. Nella foto, la E.656.283 traina l'espresso 1489 Monaco-Pescara nei pressi di Potenza Picena. Sullo sfondo, è ancora ben visibile la mole del Conero.





Foto 6.7: sempre più verso sud, ma con il Conero ancora ben visibile nelle giornate di tempo favorevole, la ferrovia costeggia spiagge lunghissime e deserte, animate da poche persone dove si contano parecchi "naturalisti". Nell'immagine dell'11 agosto del 1993, vediamo la E.626.309 trainare l'inattiva E.424.284 ed un merci generico, nei pressi di Civitanova Marche.

Foto 6.8: oltre Pescara, la costa diviene leggermente più aspra per qualche chilometro. Qui, come in altri tratti, la linea adriatica è ancora a binario unico anche se i lavori di raddoppio, come le gallerie di protezione, prevedono già il doppio tracciato. Siamo nei pressi di Ortona con la E.424.047 in testa al locale 12033 Ancona-Foggia, il 18 giugno del 1987.





Foto 6.9: da qualche anno l'adriatica viene percorsa, fino a Bari, dai "Pendolini" ETR.450, che collegano il nord al sud dell'Italia in tempi vantaggiosi nonostante le tratte a binario unico. In foto, un ETR 450 ha da poco lasciato Ortona in direzione Bari, lasciando alle sue spalle il locale porto marittimo, il 7 agosto del 1993.

Foto 6.10: a San Vito Chietino si dirama, dalla linea FS, la ferrovia concessa Sangritana che s'inoltra all'interno dell'Appennino. Il forte dislivello dalla città di San Vito alla stazione di diramazione in località Marina di San Vito, sul mare, viene superato grazie ad una grande S ed una galleria elicoidale. In foto, la motrice 08 in fase discendente proveniente da Lanciano, l'8 luglio del 1986. Dietro, la marina di San Vito e, lontano, la città di Ortona. Vicino al mare si nota la linea FS e, poco più sotto, la diramazione che tra poco vedrà la motrice percorrerla da sinistra verso destra.





Foto 6.11: il mare minaccia l'arrivo di un bel temporale, com'è consuetudine nel caldo periodo estivo. Una E.444 sembra voler fuggire dall'evento trascinando, nella sua corsa, l'IC "Donizetti" Lecce-Milano, sulla linea ancora a binario unico nei pressi di Vasto. Era il 21 giugno del 1987.

Foto 6.12: immagine decisamente storica per vari motivi. Il primo riguarda questa tratta della linea dorsale adriatica oggi smantellata dopo l'apertura del nuovo tracciato, a doppio binario, che corre più all'interno. Il secondo è la presenza della cara E.428.017 di prima serie in testa ad un locale Pescara-Foggia, composto da centoporte e Corbellini (terza rarità). Siamo nei pressi della spiaggia di Punta Penna, il 22 luglio del 1986.

(Questa è la undicesima parte dell'inserto "Binari d'Italia" di Hansjürg Rohrer. Le precedenti sono inserite nei numeri 87,89,94,97,100,106,109,112,118 e 121 di MF - continua)





Foto 6.13: la linea adriatica, poco prima di raggiungere lo sperone naturale del Gargano, attraversa le storica città di Térmoli, adagiata sul mare a lato della foce del fiume Biferno. Da qui si diparte anche la tortuosa linea per Campobasso e Napoli. In foto, del 18 giugno 1987, una coppia di ALe 880, la 073 e la 064, effettuano il locale 6250 da Foggia per Pescara. Alle spalle, la Torre Saracena ed il centro storico da dove partono gli aliscafi diretti alle isole Tremiti, visibili all'orizzonte.

"BINARI D'ITALIA" di Hansjürg Rohrer - Dodicesima puntata Le precedenti puntate sono inserite nei numeri 87, 89, 94, 97, 100, 106, 109, 112, 118, 121 e 124 di MF - continua

Foto 6.14: l'aspro ma stupendo promontorio del Gargano costringe la ferrovia ad abbandonare la costiera adriatica. Questo nei pressi del Lago di Lésina, che nella foto vediamo oltre il paese omonimo, sulla destra, con il centro turistico di Torre Fortore sulla sponda opposta che a sua volta si affaccia sul mare. Al traino di una E.428, un merci diretto a sud oltrepassa l'impareggiabile scenario.





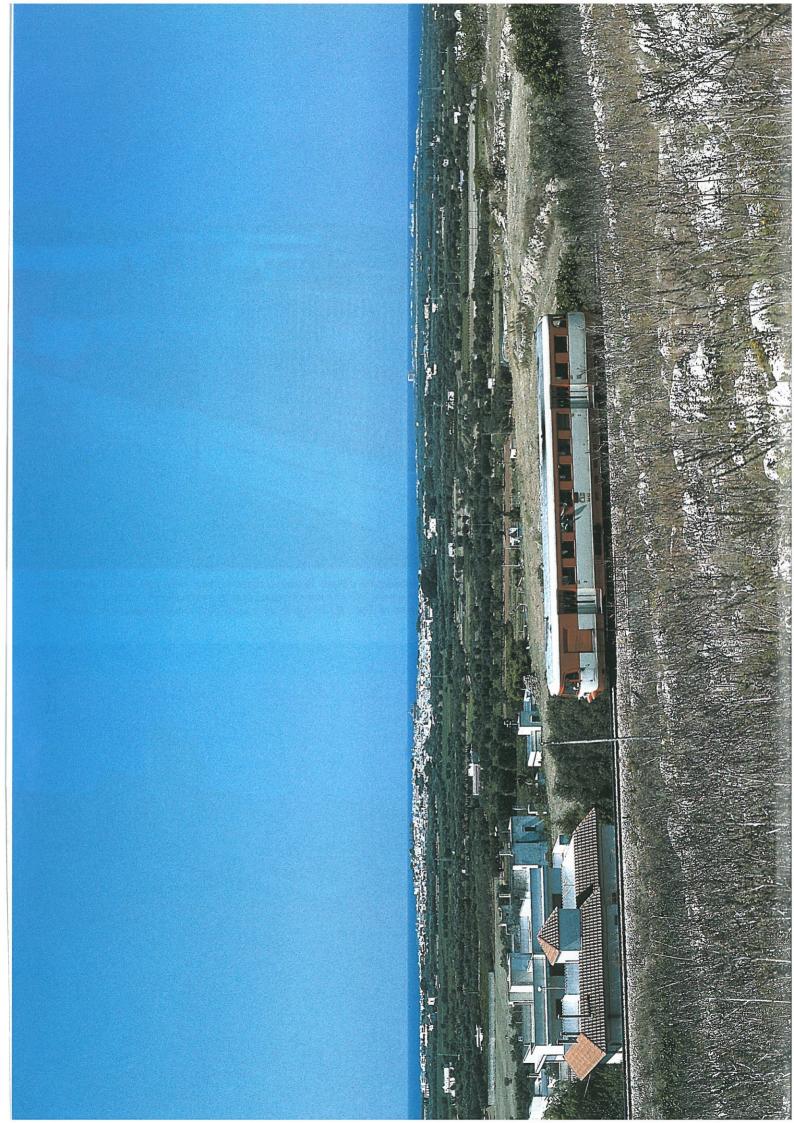




Foto 6.18: la linea che percorre il litorale ionico è una delle più pittoresche d'Italia. Ancora a binario unico, nella foto dell'11 aprile 1988 mostra i pali della linea aerea già posati (in parte elettrificata nei primi anni '90) ed il servizio espletato da mezzi Diesel, come questa D.445 al traino del locale 12708 da Catanzaro a Taranto. Siamo nei pressi di Capo Spúlico e la torre sulla destra porta l'omonimo nome.



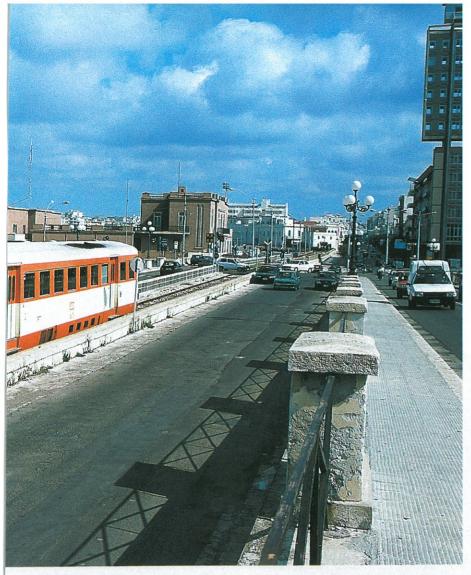


Foto 6.17: la parte estrema del "tacco" d'Italia, in Puglia, è solcata dalle linee ferroviarie appartenenti alla società privata Ferrovie del Sud-Est. Ad essa il compito di collegare anche la città di Gallipoli, sul Golfo di Taranto, dove da qualche anno è stata riaperta la breve tratta ferroviaria tra la stazione ed il porto. Questo e la città vecchia si trovano su un'isola collegata da un lungo ponte sul quale, il 5 ottobre 1995, sta transitando l'automotrice Ad 78 diretta al porto.

Foto 6.20 (a destra): il famosissimo promontorio del Gargano, una delle Perle dei nostri centri turistici, è in parte percorso dai treni delle Ferrovie del Gargano. Con partenza da San Severo, essi raggiungono la stazione di Peschici, poco prima del pittoresco paese. Il percorso è ricco di variegate bellezze e nella parte terminale costeggia a lungo il mare. Qui, nei pressi di Valazzo, è stata ripresa, il 22 luglio del 1986, la ALe 80.05 diretta a Peschici. Sullo sfondo, lo scoglio di Rodi Garganico.

Foto 6.15 (pagine precedenti a sinistra): a Brindisi alcuni treni stagionali arrivano fino al porto, come questo Milano-Brindisi affidato, per il raccordo, alla D.443.1007. Era il 2 agosto del 1989. Da qui ci si imbarca per l'Albania, la Grecia ed il Mediterraneo orientale.

Foto 6.16 (pagine precedenti a destra): le Ferrovie del Sud-Est percorrono gran parte della penisola salentina senza mai accostarsi al mare. Da Tuglie è possibile ammirare il Golfo di Taranto, oltre il paese di Alézio, con la città di Gallipoli sullo sfondo a destra. In transito, il 3 agosto 1989, la Ad 63 da Lecce per Gagliano.

Foto 6.19: ancora un'immagine del litorale ionico, qui poco più a sud di Taranto. A lato della ferrovia lunghissime spiagge invitano al riposo ed alle vacanze. Siamo nei pressi di Riva dei Téssali (dove c'è un ottimo campo da golf a 18 buche) ed il treno, nel 7 ottobre del 1980, era ancora a trazione Diesel (linea elettrificata nei primi anni Novanta). Si tratta della D.341.2002 con un locale Brandisi-Napoli.









Foto 6.21 (in alto): anche la Sicilia non è da meno circa le bellezze ed i paesaggi che vengono elargiti, a piene mani, ad un viaggiatore ferroviario. Molte delle sue linee sono a ridosso del mare che azzurro e misterioso ne segue il tortuoso percorso. Nella splendida immagine del 29 dicembre 1984 (nella sua ampiezza ottenuta con particolari accorgimenti fotografici ed elettronici propri di MF) il Rapido 994 "Aurora", con in testa la E.656.039, ha da poco lasciato Siracusa, sotto un cupo temporale, diretto a Roma. Sullo sfondo, la città storica adagiata sull'isola Ortigia.

Foto 6.22 (a sinistra): della fitta rete a scartamento ridotto che le FS gestivano in Sicilia, oggi non è rimasto più nulla. Pittoresche linee hanno dovuto cedere il passo, per mancanza di utenza, ad incolori servizi con autobus. Ricordiamo quei treni con l'immagine della RALn 60.12 che il 13 aprile del 1981 effettuava un locale da Ribera a Castelvetrano, in prossimità dell'attraversamento del fiume Bélice. Sullo sfondo, il centro balneare di Marinella.

Foto 6.23 (a destra): quasi non si nota il convoglio ferroviario immerso nel territorio a ridosso del mare che delimita il golfo di Augusta, visibile sullo sfondo a destra. Tra breve il diretto "Freccia del Sud", da Siracusa a Milano, al traino di una E.636 attraverserà il centro petrolchimico di Priolo all'altezza della penisola Magnisi, al centro della foto. Era il 29 dicembre del 1984.

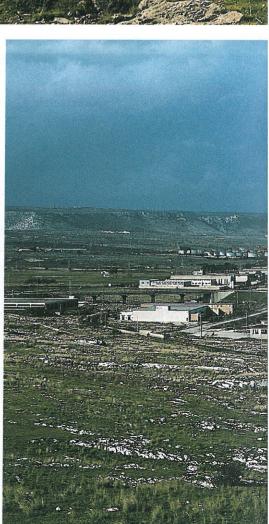








Foto 6.25: quasi sulla punta dello "stivale" italico la linea ionica, nel suo percorso da Catanzaro a Reggio Calabria interamente a ridosso del mare Ionio, raggira il selvaggio Aspromonte unendo tutti quei piccoli centri marittimi e turistici che solo la Calabria possiede. Nella foto del 7 luglio 1985, un impegnativo merci condotto da una coppia di D.341 transita nei pressi di Ferruzzano, vicino a Capo Spartivento.

Foto 6.24 (a sinistra): oltre lo stretto, la ferrovia riprende la sua corsa costiera da Messina a Palermo offrendo scenari indimenticabili. Uno di questi riguarda la cittadina di Cefalù, nella quale si impone la mole della cattedrale del secolo 11°, che cinge la monolitica rocca che si eleva sul mare per ben 270 metri, offrendo panorami mozzafiato. La ferrovia la sottopassa con una galleria dalla quale è da poco uscita questa E.656.259 col suo treno diretto a Palermo, il 15 aprile 1987.

Foto 6.26: già citata nella foto in alto la litorale ionica, a binario unico, scende verso sud fino al Capo Spartivento, per poi risalire in direzione di Reggio. Nella foto del 7 luglio 1985, circondato da agave e natura selvaggia, un locale da Reggio Calabria a Lamezia, via Catanzaro, al traino della D.341.1028 sta risalendo verso nord dopo aver superato il Capo Spartivento, visibile sullo sfondo col suo famoso scenario di erosioni.

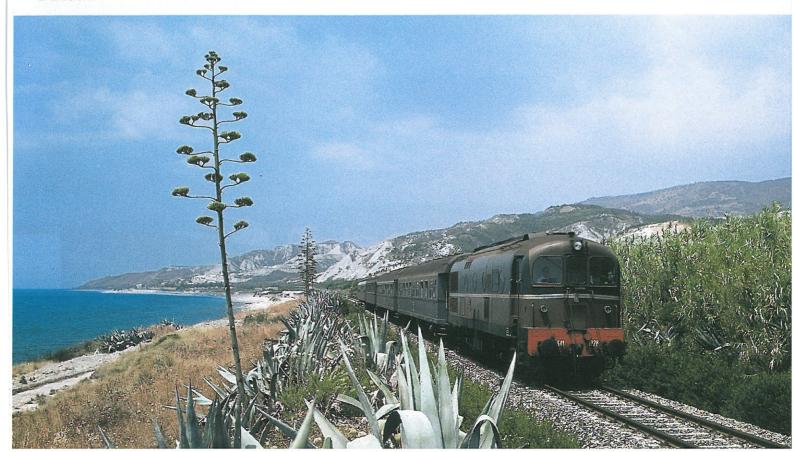




Foto 6.27 (in alto): oltre Palermo, la ferrovia costeggia ancora il mare, in direzione Trapani, fino a Castellammare del Golfo per poi inoltrarsi all'interno seguendo pittoresche valli fluviali e risalendo pendii anche a mezzo di percorsi elicoidali del tipo alpino. Qui siamo ancora sul mare, nei pressi di Trappeto, dove una coppia di ALn 990 Fiat, in testa la 1018 ed in coda la 1007, si stava dirigendo, il 14 aprile 1987, verso Trapani da Palermo costeggiando il Golfo di Castellammare. Sullo sfondo, la massiccia mole del promontorio di Capo San Vito oltre il quale è la città di Trapani.

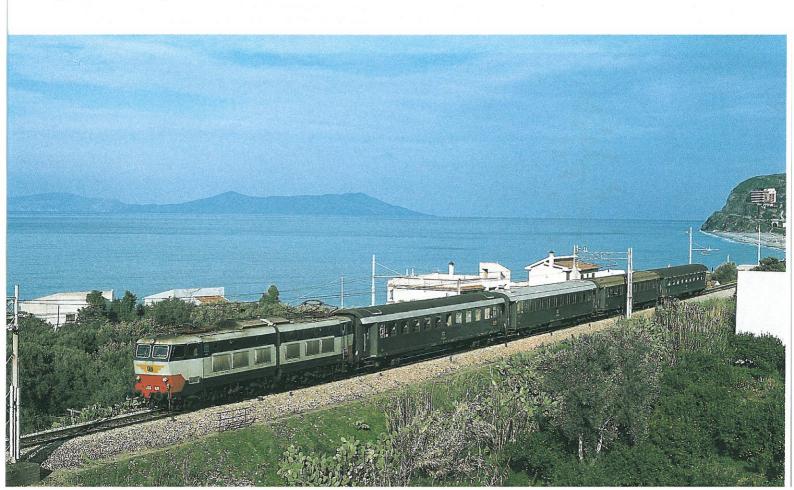




Foto 6.28 (a sinistra in basso): nella foto 6.24 abbiamo visto la città di Cefalù con il treno diretto Messina-Palermo. Quello stesso treno, qui con la E.656.020 in testa, è stato ripreso, il 27 dicembre 1984, a Gioiosa Marea poco più a ovest di Milazzo. Sullo sfondo la sagoma delle favolose isole Eolie, con Vulcano a destra e Lipari dietro.

Foto 6.29: ci tuffiamo nel profondo sud della Sicilia, sulla tratta Ragusa-Gela-Licata-Canicattì, per osservare una coppia di ALn 668 dirette a Palermo in transito nei pressi di Falconara, sul Golfo di Gela. Sullo sfondo, il promontorio di Monte Sole e la città di Licata. Era il 17 aprile del 1987. In primo piano artigianali ripari contro l'erosione del vento.





Foto 6.30: una fredda e piovosa giornata invernale, quella del 30 dicembre 1984, accoglie, alla mattina presto, l'automotrice ADe 15 della Circumetnea mentre si reca, vuota, dal deposito societario alla stazione di partenza, accanto a quella FS. Dopo breve partirà per un viaggio su una delle più spettacolari linee italiane tra ampie vallate, boschi e sculture naturali create dalle eruzioni vulcaniche dell'Etna.

Foto 6.31: il giorno successivo della foto precedente, l'ultimo del 1984, il convoglio rapido 884 "Peloritano", formato da una ALe 601 e da una rimorchiata Le 601, entra lentamente nella stazione di Catania Centrale in una mattinata tipicamente invernale ma inconsueta da queste parti. Tutte le foto sono di Hansjürg Rohrer di Mondo Ferroviario.





Foto 6.32: stretto di Messina; poco meno di 4 km di larghezza da decenni in causa per costruirvi un ponte che colleghi il Continente con la Sicilia. Un'opera che forse non si farà mai anche se i collegamenti fra le due sponde sono da tempo al limite delle capacità. Quello ferroviario, in particolare, viene penalizzato dai lunghi tempi operativi, rendendo inutili le più elevate velocità in terraferma. In foto siamo nel porto di Villa San Giovanni dove l'Espresso 1575 Torino-Palermo sta per essere imbarcato sulla "Iginia". Sulla destra l'anziano traghetto "Pace" delle FS. Era il 25 aprile del 1987.

"BINARI D'ITALIA" di Hansjürg Rohrer - Tredicesima puntata Le precedenti puntate sono inserite nei numeri 87,89,94,97,100,106,109,112,118,121,124 e 131 di MF - continua

Foto 6.33: nella serata di Capodanno del 1985 entrava, nel porto di Messina, il traghetto "Iginia", costruzione 1969, sotto lo sguardo protettivo della "Vergine" posta sopra la Colonna Votiva della Punta San Salvatore.





Foto 6.34: la nostra bella Italia ci riserva ovunque paesaggi da sogno, e particolarmente in Sicilia si accentrano molte di queste meraviglie. Da un tratto della linea Circumetnea, nei pressi di Piedimonte, si assiste allo scenario della costa Ionica dove si affaccia Taormina, adagiata lungo la collina sullo sfondo e dominata dalla rocca di Castelmola dietro la quale hanno inizio le propaggini dei monti Peloritani. A destra, in basso, il paese di Fiumefreddo. La motrice in transito è la 542, usata assai di rado. Era il 23 aprile del 1987.



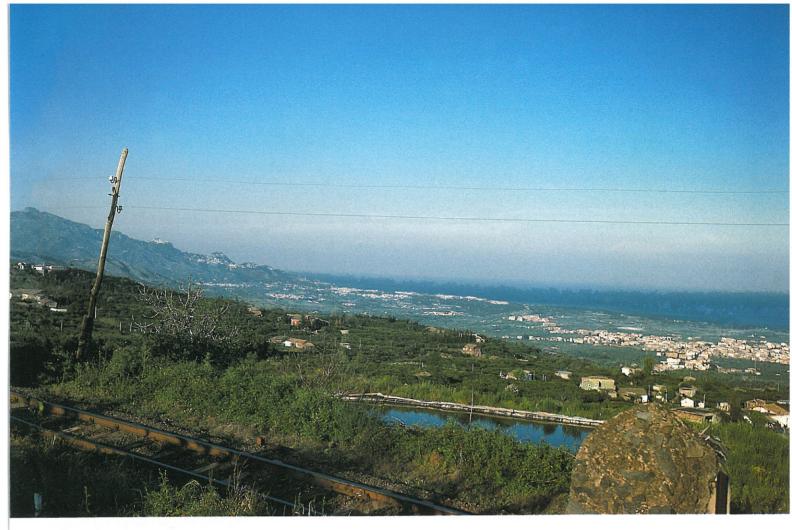


Foto 6.35 (in basso a sinistra): ritorniamo sul Continente per ammirare una E.428 al traino di un treno merci diretto a Villa San Giovanni. Siamo nei pressi di Bagnara Calabra, sulla Costa Viola, l'11 ottobre del 1984. Sullo sfondo il severo profilo del Monte Sant'Elia oltre il quale è la cittadina di Palmi.

Foto 6.36: il Monte Sant'Elia si eleva, imponente, dal mare per 579 metri e costringe la linea tirrenica ad attraversarlo solo grazie ad una serie di gallerie e tratti all'aperto protetti da ardite opere in muratura, come quella in foto che cela la vista del treno. In basso, l'inizio della spiaggia di Marina di Palmi, sullo sfondo la Sicilia. 8 luglio 1985.





Foto 6.37: dai treni delle ex Ferrovie Calabro-Lucane non è facile poter osservare il mare. L'unica possibilità viene offerta nei pressi di Gioia Tauro, dove sono state qui riprese, l'8 luglio 1985, le due automotrici M 223 ed M 219 che stanno effettuando il locale 108 Sinopoli-Gioia Tauro, visibile sullo sfondo assieme al nuovo porto in costruzione.

Foto 6.38: risalendo la linea tirrenica, incontriamo prima il Capo Vaticano, già trattato nel capitolo nº 3 di "Binari d'Italia", e poi, più a nord, la splendida cittadina di Guardia Piemontese con la sua Marina, il faraglione e la bellissima spiaggia di sabbia scura. Il 12 ottobre del 1984 transitava il rapido 992 "Aurora" dalla Sicilia per Roma, con una E.444 in testa.

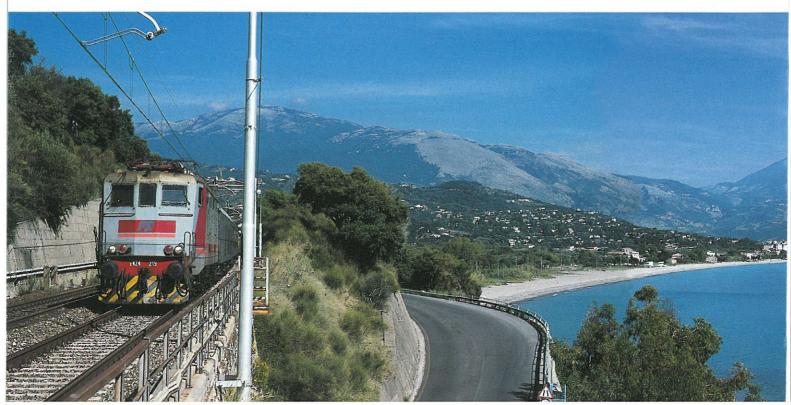




Foto 6.39 (in alto): per poco più di 30 km, tanti sono tra il Lido di Tortora ed Acquafredda, la Basilicata si affaccia sul Mare Tirreno. In questa breve tratta costiera del Golfo di Policastro, si trova la città di Maratea e tante altre amene località di grande fama turistica. La linea ferroviaria che la percorre presenta aspetti di rara bellezza. Nell'immagine, del 19 luglio 1985, una E.626 traina il locale 8932 da Lamezia per Napoli, con più di un'ora di ritardo, nei pressi di Maratea.







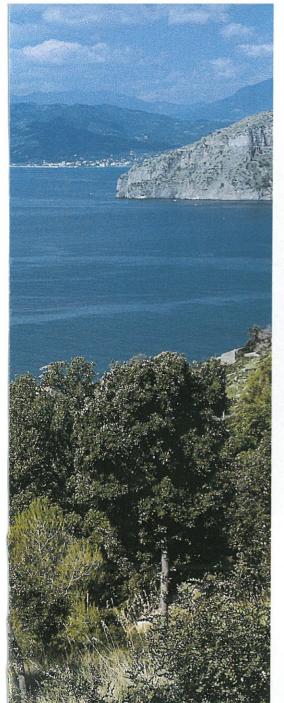




Foto 6.42: il Monte Ceraso, dal brullo aspetto, fa da confine tra la Basilicata e la Campania. Sul versante Ovest scende quasi a picco nel mare dai suoi 608 metri d'altezza. La ferrovia lo attraversa grazie ad una lunga galleria mentre la strada, visibile in alto, lo fiancheggia con un percorso altamente spettacolare su tutto il Golfo di Policastro e sul piccolo Golfo di Sapri, a Nord. La E.656.494, nella foto del 2 ottobre 1995, traina l'espresso 833 "Conca d'Oro" da Milano per Reggio/Palermo, qui ripreso appena fuori dalla galleria del Ceraso, lato Sud. Sullo sfondo, i monti del Cilento.

Foto 6.40 (a sinistra): con questa bellissima immagine ritorniamo nei pressi di Maratea, dove lo sguardo spazia sul Golfo di Policastro, dall'azzurrissimo mare, alle montagne del Cilento, già in terra campana. Sulla ferrovia, quasi invisibile tra il fitto verde, transitava, il primo ottobre 1995, l'IC 741 "Telesio", da Roma per Reggio Calabria, effettuato con uno dei prototipi ETR 500, qui solo per poco tempo in un periodo di prova.

Foto 6.41 (in basso): prima di abbandonare il Golfo di Policastro, in direzione Nord, la linea concede una suggestiva inquadratura sulla costiera di Maratea, sullo sfondo a destra. Al centro il piccolo Golfo di Sapri con l'omonima cittadina disseminata nel verde, dominata dalla mole del Monte Ceraso. Nei pressi di Capitello transitava, il 2 ottobre 1995, la E.424.219 con il regionale 8442 Sapri-Salerno.



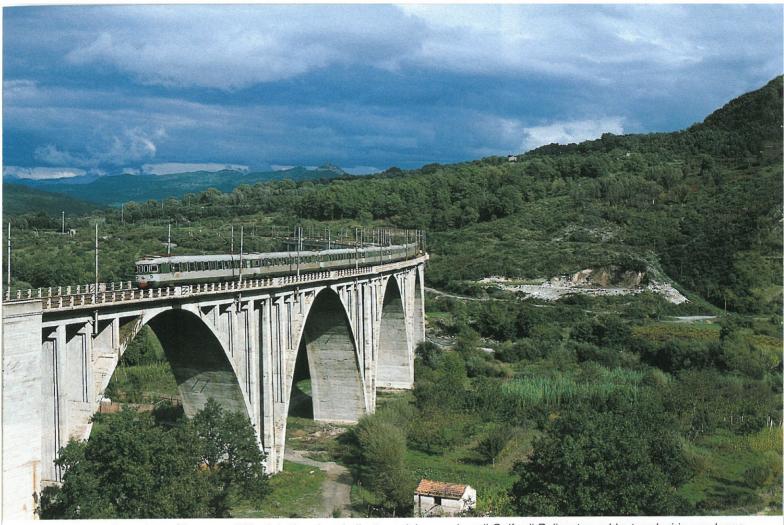


Foto 6.43: continuando a salire verso il Nord, la tirrenica si allontana dal mare dopo il Golfo di Policastro, addentrandosi in una lunga, pittoresca vallata formata dal fiume Mingardo che in foto vediamo attraversato da un ponte sul quale è in transito un convoglio di ALe 601 come rapido 882 "Peloritano" dalla Sicilia per Roma. Sopra il treno, in lontananza, si scorge la cittadina di Roccagloriosa abbarbicata in cima alla montagna. Sulla destra, il ponte del vecchio tracciato a binario unico, abbandonato da tempo. Era il 7 ottobre del 1984.





Foto 6.44 (in basso a sinistra): il raddoppio della tirrenica nella zona del Cilento ha comportato totali rifacimenti della sede (vedi foto 6.43) oppure la costruzione separata di una seconda linea, come nel caso della foto dove al primo ponte è stato affiancato un secondo manufatto. Siamo nei pressi di Rutino, l'8 gennaio del 1996, dove è in transito l'ETR 500 prototipo come IC 741 "Telesio" da Roma per Reggio Calabria.

Foto 6.45: oltre Salerno, al viaggiatore viene offerta una suggestiva, breve veduta sulla costiera amalfitana, sullo sfondo. Siamo nei pressi di Vietri sul Mare ed è in transito una E.424 col locale 12373 Napoli-Battipaglia, il 31 luglio del 1989.

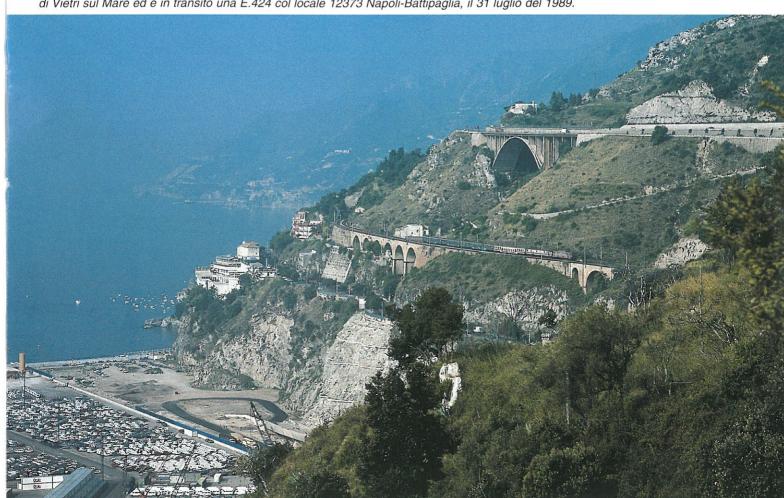




Foto 6.46: da Napoli parte una linea secondaria, la Ferrovia Cumana, che collega i centri ad Ovest della metropoli, verso i Campi Flegrei. Alcune tratte sono a ridosso del mare, come quella in foto nei pressi di Lido di Napoli, con l'elettrotreno ET 101. Sullo sfondo la città di Pozzuoli, alla sua destra l'isola di Nisida e oltre questa, in lontananza, la cima del Vesuvio che emerge dalle nuvole. Era il 10 ottobre del 1988.



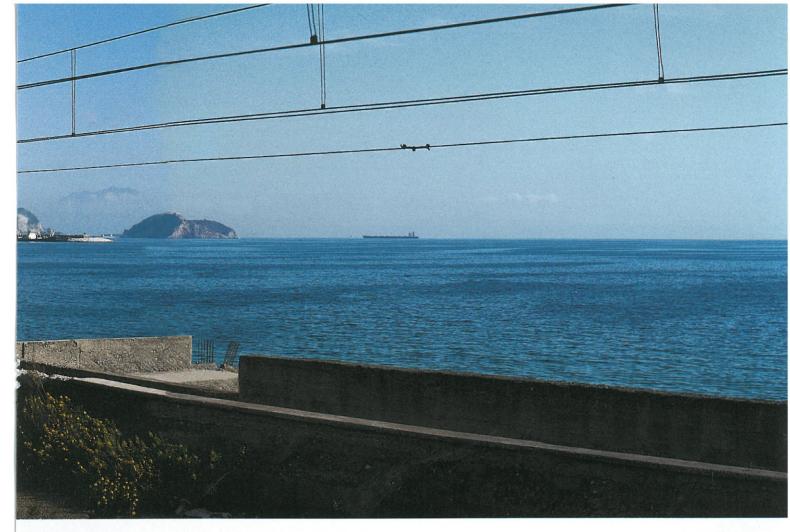
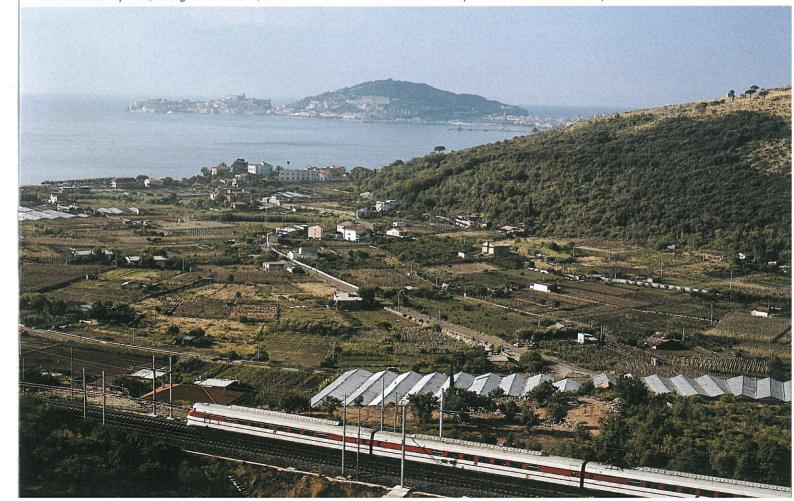


Foto 6.47 (in basso a sinistra): anche la linea tirrenica, prima di raggiungere Napoli da Sud, costeggia il mare. Qui siamo sulla tratta Pitrarsa/San Giorgio e Portici/Ercolano, sulla quale è in transito, il 31 maggio 1977, la E.424.150 con un treno diretto a Sud. Sullo sfondo le ex grandi Officine FS di Pietrarsa oggi sede del Museo Ferroviario Nazionale.

Foto 6.48: da Napoli a Roma la linea tirrenica si allontana dal mare, avvicinandosi solo parzialmente nei pressi di Formia. Su questa breve tratta è stato ripreso, il 9 agosto del 1990, un ETR 450 con l'IC 512 "Scarlatti" Napoli-Roma. Sullo sfondo il promontorio e la città di Gaeta.



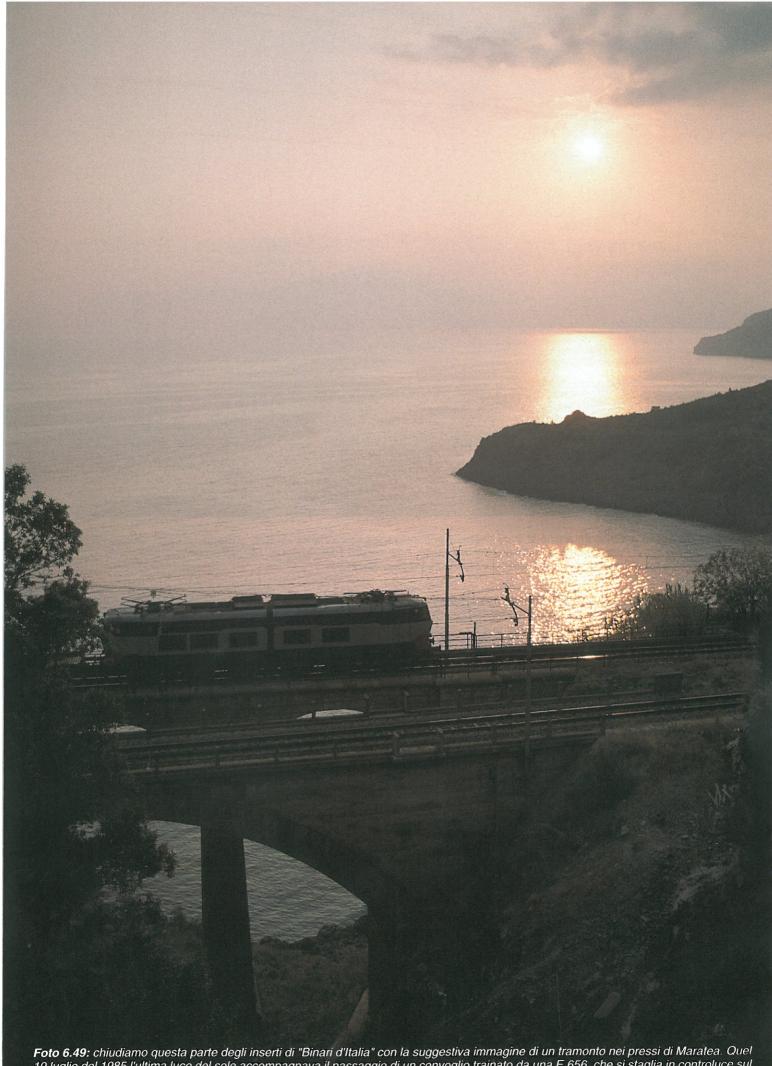


Foto 6.49: chiudiamo questa parte degli inserti di "Binari d'Italia" con la suggestiva immagine di un tramonto nei pressi di Maratea. Quel 19 luglio del 1985 l'ultima luce del sole accompagnava il passaggio di un convoglio trainato da una E.656, che si staglia in controluce sul fiammante mare. L'Italia, tutta, è davvero unica e la più bella Terra del Mondo...

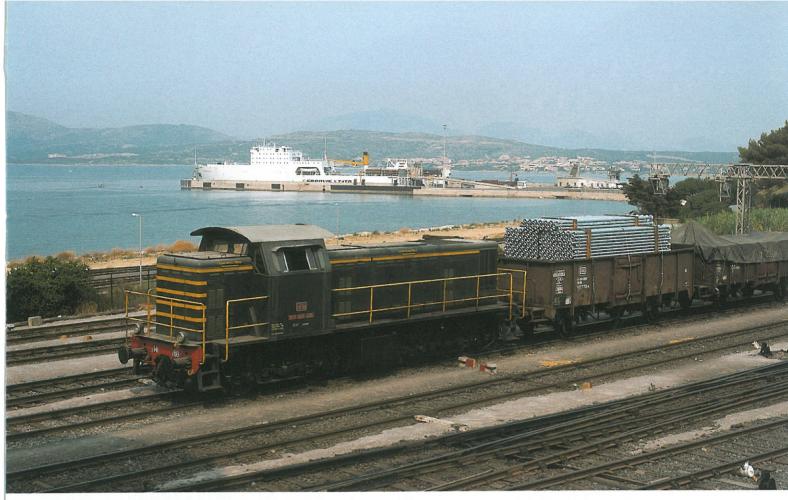
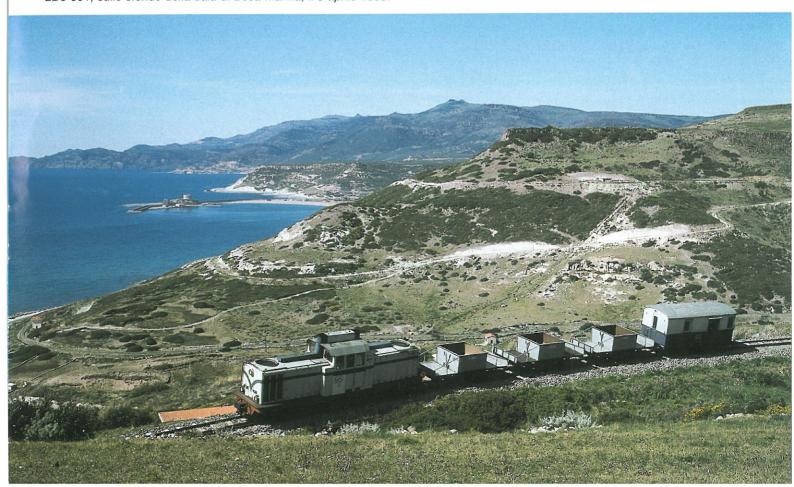
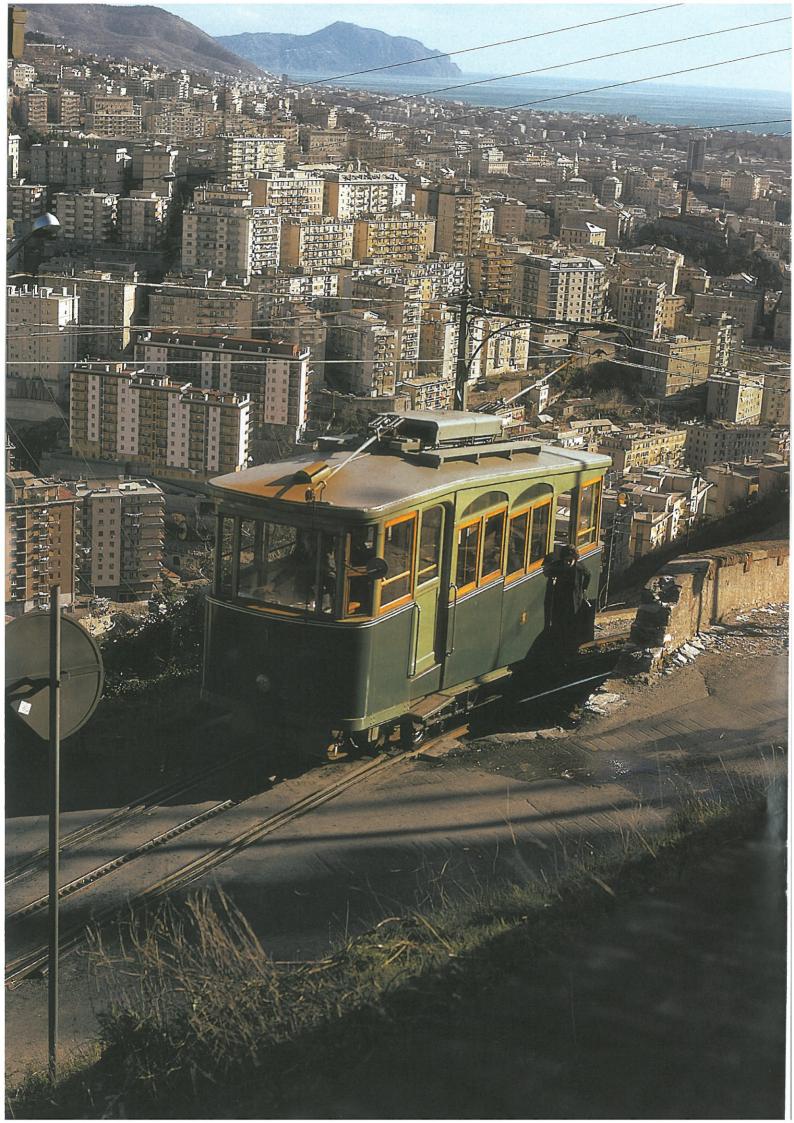


Foto 6.50: la Sardegna ed il Continente sono collegate, ferroviariamente, da alcuni scali dove possono attraccare i traghetti delle FS in grado di eseguire trasporti promiscui di carri e automezzi. In foto, il porto di Golfo Aranci, nella baia omonima, con la D.141.1009 in manovra di scarico dalla nave "Garibaldi" (varata nel 1982 - capacità di 80 carri su tre ponti) giunta da Civitavecchia. Il porto è collegato ad Olbia con un raccordo ferroviario di una quindicina di chilometri. 28 luglio 1983.

"BINARI D'ITALIA" di Hansjürg Rohrer - Quattordicesima puntata Le precedenti puntate sono inserite nei numeri 87,89,94,100,106,109,112,118,121,124,131 e 136 di MF - la serie continua

Foto 6.51: in Sardegna si trovano anche le favolose linee a scartamento ridotto delle Ferrovie della Sardegna, con i famosissimi trenini oramai destinati al solo esercizio turistico, comunque assai attivo. Uno di questi percorre la Macomer-Tresnuraghes-Bosa al traino della LDe 601, sullo sfondo della baia di Bosa Marina, il 5 aprile 1995.





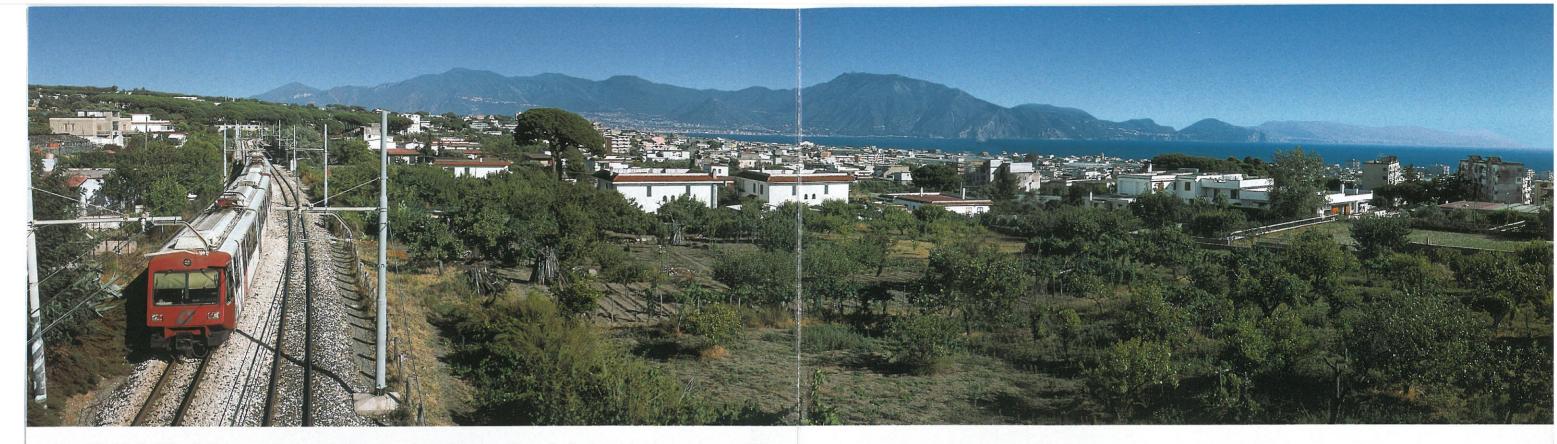


Foto 6.53: il Golfo di Napoli offre scenari di impareggiabile bellezza. La Penisola sorrentina, sullo sfondo, conduce lo sguardo verso l'isola di Capri, all'estrema destra della foto. Il convoglio della Circumvesuviana, nei pressi di Torre del Greco, è espletato dall'ETR 001 diretto a Sorrento. Era il 30 agosto del 1997.

Foto 6.52 (a sinistra): altro golfo, altra penisola. Siamo a Genova, con lo sguardo rivolto verso il promontorio di Portofino dal percorso della cremagliera che da Piazza Principe porta a Granarolo. La motrice è la nº 1, ripresa il 30 dicembre del 1974.

Foto 6.54 (in basso): per Genova, il collegamento con la Sardegna e la locale rete FS avviene a Porto Torres, con il suo moderno porto che si affaccia sul rinomato Golfo dell'Asinara e le sue splendide, omonime isole. La città di Sassari è a pochi chilometri, nell'entroterra. Le due ALn 668 (la 3229 e la 3230) sono appena giunte da Cagliari il 27 luglio del 1984 (con più di un'ora di ritardo!) ed i traghetti "Domiziana" e "Sicilia", della Tirrenia, fanno a loro da sfondo.









Foto 6.55: ad Olbia fanno capo le navi provenienti da Civitavecchia. Al loro arrivo nell'isola, i passeggeri trovano immediata coincidenza con i treni delle FS che li condurranno nei capoluoghi sardi. Il 10 agosto 1984, sotto un cielo minaccioso, una coppia di anziane ALn 772 (la 3244 e la 3290) attende viaggiatori dalle navi "Città di Nuoro" e "Città di Napoli", già all'ancora.

Foto 6.56 (a sinistra): il collegamento più veloce tra il Continente e la Sardegna parte da Civitavecchia. Un breve raccordo ferroviario collega il porto con la linea diretta per Roma. Il 24 luglio del 1982 un lungo treno straordinario, al traino di una E.636, scortato da personale a piedi, parte per la Capitale. Il traghetto sullo sfondo è il "Bocaccio" della Tirrenia.

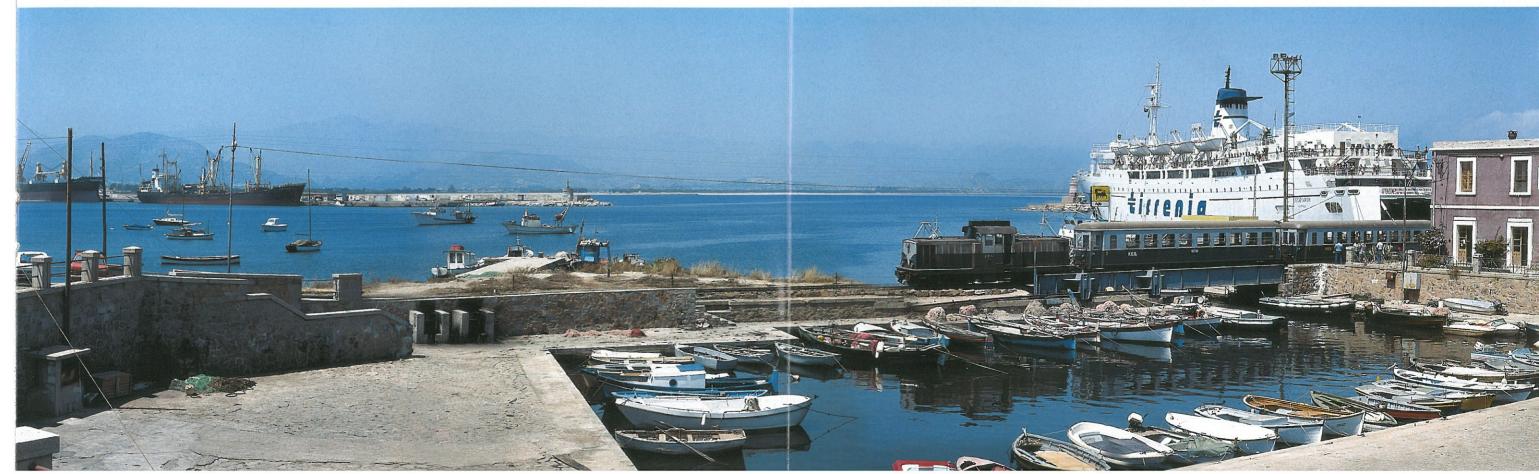
Foto 6.57 (in basso): sicuramente uno dei più bei porti italiani serviti da una ferrovia è quello di Arbatax, sulla costa orientale della Sardegna. A navi provenienti dal Continente, fanno coincidenza i mitici treni a scartamento ridotto delle Complementari che con un percorso altamente spettacolare, nel cuore della Barbagia, raggiungono Cagliari. Il 1 agosto del 1984 tocca alla LDe 608 condurre i viaggiatori scesi dalla "Leopardi" della Tirrenia.

Foto 6.58: dal porto di Piombino, in Toscana, salpano i traghetti diretti all'Isola d'Elba. Un raccordo ferroviario con la linea Livorno-Roma porta i treni direttamente sui moli, come questa Le 800.006 più ALe 540.003 in attesa di viaggiatori scesi dalla "Oglasa" della Toremar, il 28 settembre del 1987.

Foto 6.59: il 28 settembre del 1987 volgeva al tramonto. Veloce transita il diretto Genova-Reggio Calabria, al traino di una E.656, poco più a sud di Livorno, dove la ferrovia passa accanto al mare.







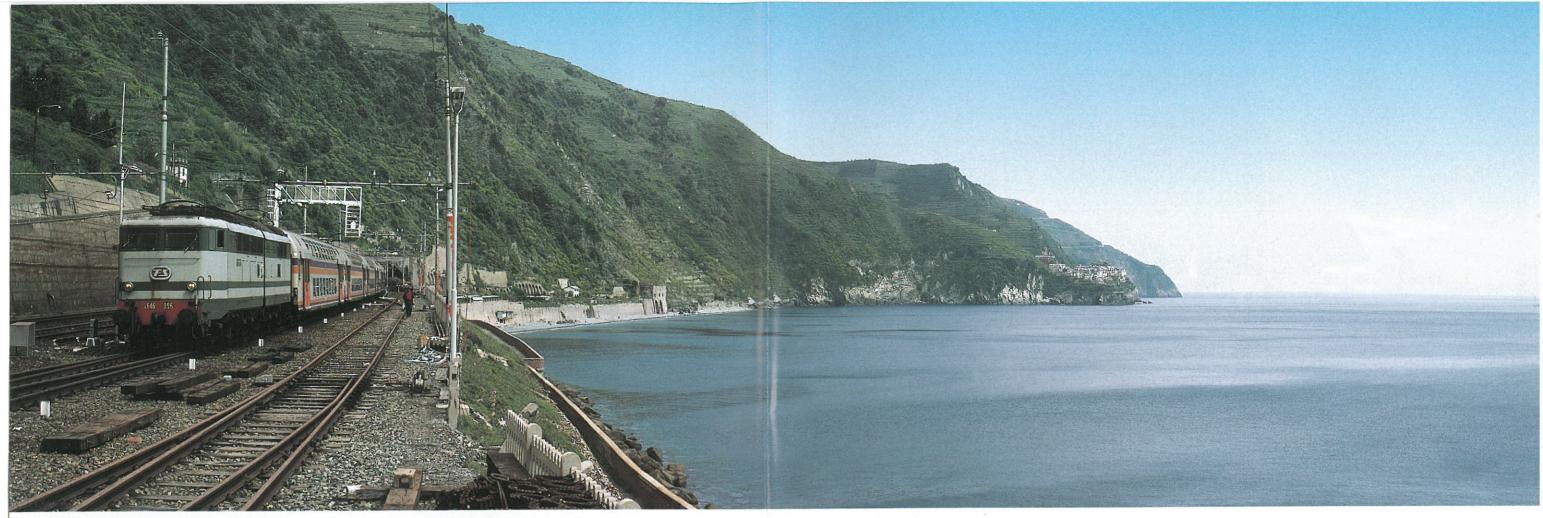


Foto 6.60: la zona delle Cinque Terre, all'estremo Est della Liguria, è famosa per le sue naturali bellezze. È percorsa dalla linea FS Genova-La Spezia con un tracciato quasi tutto in galleria. Un tempo, il vecchio tracciato a binario unico correva a ridosso del mare, offrendo scorci da sogno. In foto vediamo, oltre la stazione di Corniglia con in sosta un locale trainato dalla E.646.096, parte del vecchio percorso con muri di sostegno, caselli e gallerie ora usate come depositi. Sul'estrema destra, il borgo di Manarola. Era il 25 maggio del 1985.

Foto 6.61: ritorniamo in Sardegna, a Palau. Da qui partono i traghetti per l'isola della Maddalena. Un breve raccordo ferroviario collega il porto, sulla destra con il traghetto "Antonio Amabile" alla fonda, con il paese, servito dalla linea a scartamento ridotto che conduce a Sassari. Curioso il tracciato del raccordo, con un percorso a V con regresso per superare il forte dislivello con la costa. In foto la ADm 58, delle ex SFS, partita dal porto, viaggia ora verso sinistra, mentre poi invertirà il senso di marcia risalendo verso destra sul binario in primo piano. Sullo sfondo, le isole Santo Stefano e Caprera. 28 luglio 1984.

Foto 6.62 (a destra): difficile fotografare il treno nelle Cinque Terre, ma dove possibile si ottengono immagini irripetibili su qualunque altra ferrovie al mondo. Il borgo marinaro di Vernazza, con la sua dominante chiesa, sembra sorgere dal mare tanto le è a ridosso. Paesaggio irreale se non fosse per le due E.636 in transito con un locale di "centoporte" diretto a Sestri Levante, il 26 maggio del 1985.

