



Editoriale

Ripartire dopo un inciampo non è sicuramente facile, soprattutto quando si è consapevoli di aver fatto tutto il possibile. A settembre abbiamo organizzato di nuovo quattro corse tra Verona e Mantova per i “treni di Catullo e Virgilio”, che vorremmo diventasse un appuntamento annuale; purtroppo a causa della indisponibilità di una locomotiva a vapore abbiamo optato per un treno anni ‘60, ma sfortunatamente non si è riusciti a riempire il treno, a testimonianza di quanto la locomotiva a vapore eserciti ancora oggi un fortissimo richiamo per questi eventi. E così, anche per non tradire le aspettative di coloro che aspettavano il vapore, abbiamo deciso di tornare a Mantova con un nuovo treno storico, anche se si tratta solamente di due corse con andata e ritorno da Verona.

L’occasione è anche quella per riaccogliere a Verona una locomotiva, la 940.041, che ci è tanto a cuore e che proprio qui ha trascorso molti anni a cavallo tra gli anni ‘70 e ‘90. Proprio questa locomotiva fu assegnata a Verona negli anni ‘70 e dispiegata soprattutto lungo la linea Trento–Bassano al traino di treni merci, prima che il suo forno fosse spento a causa della progressiva *dieselizzazione* che portò allo stop della trazione a vapore regolare nel 1976.

L’anno prossimo, nelle nostre intenzioni, cercheremo di proporre tre diversi viaggi, indicativamente in primavera, a fine estate, e per i mercatini di Natale.

Colgo l’occasione per invitare tutti voi a iscriversi alla mailing list che trovate sul nostro sito internet per ricevere comodamente sul vostro telefonino tutte le novità che riguardano i nostri eventi ed i treni storici.

— Fabrizio Santoro

La lanterna è la newsletter di AVTS — Associazione Veneta Treni Storici APS. Numero distribuito gratuitamente, disponibile in versione cartacea ed elettronica presso i nostri canali ufficiali.

Caporedattore: Fabrizio Santoro
Redazione: Gabriele Tin, Silvino Segattini, Francesco Burati.

Si ringraziano tutti i collaboratori, i soci, e chiunque altro si sia prodigato per la realizzazione di questo progetto.

Per informazioni o collaborazioni potete contattarci tramite i nostri profili social, oppure tramite e-mail.

<http://facebook.com/avts1>

https://instagram.com/avts_verona/

www.avts.it

segreteria@avts.it

Una locomotiva da montagna

Che l’Italia sia un paese di montagna è evidente a tutti coloro abbiano mai provato a prendere un treno per uno spostamento di medio o lungo raggio. Alpi o appennini, l’ingegneria civile ottocentesca dovette ricorrere a tutti i mezzi possibili per evitare la costruzione di lunghe gallerie, che ponevano anche problemi per quanto riguarda i fumi delle locomotive, e invariabilmente la ferrovia si trovò costretta a percorrere anse più o meno ampie, inerpandosi con pendenze più o meno proibitive per superare gli ostacoli che la Natura le ha messo di fronte.

Tra queste ne spiccavano due in particolare, che tagliavano l’Appennino centrale collegando i mari Adriatico e Tirreno, ossia la Ancona–Roma e la Pescara–Roma. I tratti più acclivi di queste due linee erano un ostacolo sia per i treni merci che soprattutto quelli viaggiatori, che necessitavano spesso del

rinforzo in coda o della doppia trazione per superare le tratte più difficili. È per questo motivo che, attorno al 1920, le FS svilupparono, a partire dal fortunato progetto delle locomotive del tipo 740, una nuova locotender, cioè una locomotiva a vapore che porta su di sé le scorte di acqua e carbone invece che stivarle su un carro scorta.

A differenza delle 740, queste nuove locomotive, che costituiscono il gruppo 940, avevano un asse portante in più, posto sotto la cabina di guida, che era utile sia per ripartire meglio il peso in più di acqua e carbone, sia per aiutare la locomotiva ad affrontare le curve viaggiando a marcia indietro. La simmetria del rodiggio, cioè la disposizione degli assi del veicolo ferroviario, consentivano inoltre alle 940 di raggiungere la stessa velocità di punta, ben 65 km/h, in entrambi i sensi di

marcia. Ne vennero costruite 50 per le FS, che le impiegarono un po’ in tutto il Paese, e 3 per la ferrovia Biella–Novara, poi riscattate dalle stesse FS. Queste locomotive ebbero così tanto successo che quando, con l’orario estivo del 1976, ebbe termine il servizio a vapore sulle linee FS, ben 40 di queste risultavano essere ancora in servizio, e nel 1983 ancora 18 erano a disposizione, spente o accese, per l’effettuazione di treni soccorso.

Insomma, la 940.041 è parte di una famiglia di locomotive tuttofare che ha prestato il suo onesto servizio per oltre cent’anni. Dopo questa giornata speciale rimarrà ferma in attesa della obbligatoria revisione della caldaia, ma noi speriamo che poterla vedere di nuovo sui binari, magari con la sorella 940.022, ora ferma a Mestre in attesa di interventi di manutenzione.

— Fabrizio Santoro

Le locomotive 940 vissute da un appassionato

Da giovane, inesperto appassionato di ferrovie, ho imparato a distinguere i vari tipi di locomotive consultando un album, che ancora oggi custodisco gelosamente, pubblicato dalle FS per celebrare il cinquantesimo anniversario della costituzione delle Ferrovie dello Stato. Di quella pubblicazione ho trovato di particolare interesse il capitolo dedicato ai numerosi mezzi di trazione a vapore, che mi ha permesso di conoscere le principali caratteristiche per distinguere le locomotive dei gruppi 625, 640, 685 e 740, a quei tempi ancora protagoniste delle trazioni dei treni su molte linee. Successivamente, sfogliando un catalogo dei modelli prodotti dalla Rivarossi, ho notato con stupore una locomotiva, non menzionata nell'album FS, mai vista e conosciuta prima, descritta come gruppo 940. Incuriosito da questa novità ho cercato invano e per molti anni, coi mezzi a quei tempi a disposizione, notizie sulla possibile esistenza di qualche unità del gruppo, arrivando a pensare che l'immagine vista su quel catalogo fosse solo una riproduzione di fantasia.

In una bella giornata del giugno 1970 in occasione di una tante trasferte in Valsugana per fotografare il merci che da Trento saliva a Roncigno con i carri vuoti per il trasporto di pietrisco, nella stazione di Villazzano al posto della solita 625 si presentò una inconsueta sagoma che, man mano si avvicinava, assomigliava sempre più a quella locomotiva riprodotta come modello. Si trattava della 940.010, accompagnata dalla 940.019 in spinta al lungo convoglio. Non mi sembrava vero e ovviamente ho seguito il treno fino a Roncigno dove ho chiesto al personale di macchina notizie su questa inaspettata novità venendo informato che il cambiamento era motivato dalla necessità di soddisfare la sempre maggiore richiesta di pietrisco con treni di composizioni più lunghe e pesanti non adatte alle locomotive gruppo 625. Per sopperire a queste nuove esigenze furono trasferite al deposito di Verona, in turno come sussidio a Trento, cinque unità del gruppo 940 (più precisamente i numeri 010, 015, 019, 038 e 041) provenienti da Sulmona, decisamente più prestanti ed adatte a linee con tracciati tortuosi e forti pendenze come quella della Valsugana.

Vista questa nuova situazione, sono tornato più volte in quella zona per fotografare le varie 940 assegnate a Trento, soprattutto la 940 041, la più utilizzata per le sue migliori condizioni, fino alla seconda metà settanta quando, nel giro di pochi mesi, la trazione Diesel ha preso il sopravvento sugli ultimi servizi a vapore. In quel periodo nel deposito di Verona è stata concentrata la maggior parte delle locomotive a vapore ancora atte al servizio, tra queste anche le 940.022 e 041, amorevolmente curate dal personale del deposito per sempre più rari occasionali servizi.

La possibilità di rivedere in pressione la 940 041, verso la quale nutro particolare simpatia, si concretizzò nel settembre 1999, quando l'azienda veronese dove lavoravo decise di organizzare nella propria sede una giornata di "porte aperte" con presentazione al pubblico della propria attività. Essendo coinvolto nell'organizzazione dell'evento, ed essendo l'azienda raccordata alla ferrovia, ho proposto di organizzare una navetta con la 940.041 e due "Centoposte" che, partendo dal nostro magazzino ricambi e passando lungo i raccordi della Zona industriale, permettesse ai visitatori di osservare i piazzali dove erano parcheggiati i nostri prodotti in distribuzione. L'idea fu approvata immediatamente dalla Direzione, ottenendo anche la massima collaborazione da parte dell'allora Direzione compartimentale delle FS. Nonostante il lungo periodo di inattività, la 940.041 portò a termine il servizio senza problemi, con grande apprezzamento dei visitatori e mia grande soddisfazione.

Più di recente, per far fronte all'indisponibilità di locomotive a vapore per l'effettuazione dei numerosi treni storici previsti in Piemonte, la 940.041 è stata trasferita a Torino dove ha svolto servizio fino ai giorni nostri. Nel 2016 e nel 2023, in occasione di eventi organizzati dalla Fondazione FS, è tornata a Sulmona per ripercorrere la splendida ed impegnativa linea verso Castel di Sangro dove, parecchi decenni prima, è stata una delle protagoniste del servizio regolare. Tornata nuovamente al nord ha continuato a garantire l'effettuazione di parecchi treni turistici tra Piemonte e Lombardia. Purtroppo anche per la 041 a fine mese scadrà di revisione della caldaia ed è per questo che abbiamo organizzato l'ultimo viaggio da Verona a Mantova con la speranza di rivederla ancora al traino di treni storici. Nell'attesa di decisioni in merito, AVTS se ne prenderà cura nel deposito di Verona.

— Hans Rosenberger



foto W. Hardmeier (drehscheibe-online.de)

"940": non solo una sigla

Introdotta nel 1917, la numerazione a sei cifre delle FS rappresenta un po' la "carta di identità" della locomotiva e racconta molto della tipologia e del servizio a cui la macchina era destinata.

Le prime tre cifre indicano il gruppo a cui appartiene la macchina. Ad eccezione delle locomotive ereditate dalle società precedenti alla costituzione delle FS, possiamo generalmente affermare che le centinaia discriminano il numero di assi motori della locomotiva, mentre le decine e le unità la "generazione" o la sottoserie. Ad esempio: le locomotive del gruppo 740 sono macchine a quattro assi motori, mentre le 625, 640 e 685 ne hanno tre. Alle locotender, invece, furono assegnate le centinaia 800 e 900.

Le seconde tre cifre, invece, indicano il numero di serie della singola locomotiva all'interno del suo gruppo, per cui la 940.041 rappresenta la quarantunesima locomotiva del gruppo 940.

— Fabrizio Santoro

Ringraziamenti

AVTS desidera ringraziare tutti i partecipanti a questo evento, compresi i nostri soci volontari e i collaboratori tutti. A presto!

— La redazione