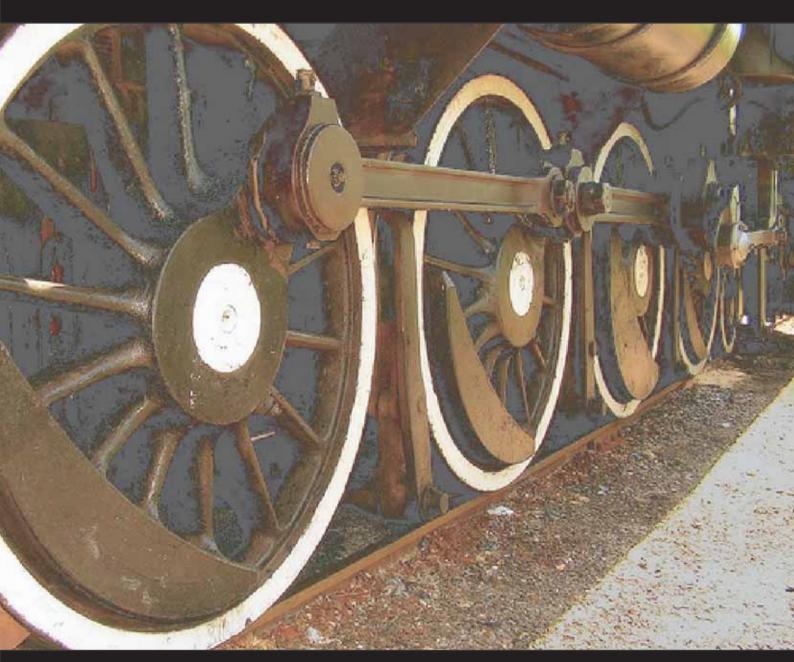
Tra Fantasia e Realta

di Carlo Fatrizio



La storia e la vita di un appassionato di modellismo

TRA FANTASIA E REALTA'

Il vagone è una casa nella prateria, la carrozza una villa, il treno un villaggio

Carlo Fatrizio

PRESENTAZIONE

Presentazione dell'autore del libro, Carlo Fatrizio

Non è questa la sola presentazione di un testo, ma qualche cosa di più: devo presentare una vita.

Le pagine non sono la carta che appare ma la vita che contengono: la vita intensa di Carlo Fatrizio.

Carlo nasce a Seveso, in Brianza, nell'anno 1945.

Personaggio eclettico, amante dell'arte e cultore del design. Uomo capace di grandi slanci emotivi e dotato di una naturale generosità, vive la vita in maniera passionale coltivando le sue doti e i suoi hobby con impegno costante.

Questa caratteristica ha contribuito a colorare la sua esistenza , nella quale gli affetti familiari, le molte passioni come la musica, il fermodellismo , i viaggi ma soprattutto l'interesse verso le piccole e grandi cose della vita sono parte predominante.

Questo libro è per Carlo, il primo. Il suo primo libro, scritto con grande emozione e ricco di episodi personali che danno modo al lettore di conoscere meglio l'autore.

Sono convinta che libri come questi siano oltre che belli, necessari.

E' giusto che certi interessi siano raccontati, soprattutto in questi tempi di grande e profondo smarrimento. Ci guardiamo intorno e avvertiamo che sempre di più si indeboliscono i punti di riferimento, le tensioni ideali, i riferimenti etici.

Con la fine delle grandi narrazioni e delle grandi scoperte, interpretare il mondo è divenuto sempre più difficile , contorto.

E' difficile vivere in questo mare. Allora diventa importante mettere in campo nuovi stimoli. Abbiamo un estremo bisogno di racconti di vita, di esperienze, di passioni che occupano le ore, i giorni, gli anni.

E' un modo positivo per sfuggire a quel senso di inutilità che ci sembra sempre aggredire.

Da una semplice narrazione di momenti personali e tecniche di modellismo, possiamo capire e far capire che la vita non si deve sprecare, consumare, vendere.

Un interesse è un modo per sentirsi liberi e vale quindi la pena impegnarsi e spendersi

Con questo libro, Carlo ci trasmette la sua esigenza consapevole e la necessità di un ordine che tenga insieme passato e presente in una proiezione verso il futuro.

Miriana Ronchetti

INDICE

Prefazione (di Carlo Fatrizio) Và in treno la Brianza in miniatura	PAG. 02
Capitolo 1 Il mio primo vero plastico	PAG. 03-04
Capitolo 2 L'ultimo plastico	PAG. 05-08
Capitolo 3 Locomotive di "Preda Bellica"	PAG. 09-12
Capitolo 4 L' epopea dei treni, i primi pionieri	PAG. 13-14
Capitolo 5 L'oriente express, un treno di lusso	PAG. 15
Capitolo 6 Il Settebello - ETR 300	PAG. 16
Capitolo 7 Famosissimi TEE Trans Europ Express	PAG. 17
Capitolo 8 L'alta velocita' La ferrovia del futuro	PAG. 18
Capitolo 9 Costruire una locomotiva elettrica 326.001	PAG. 19
Ringraziamenti	PAG. 20

PREFAZIONE (di Carlo Fatrizio)

Il collezionista assembla anche rari esemplari di locomotori risalenti al primo conflitto mondiale

Va in treno la Brianza in miniatura

In sette anni di lavoro, padre e figlio, costruiscono un enorme plastico ferroviario in scala.

Questo libro è dedicato a tutti gli appassionati di modellismo ferroviario ed in particolare a coloro che si affacciano per la prima volta, su questo affascinante mondo in bilico tra fantasia e realtà.

Il plastico da me riprodotto è visibile a tutti coloro che ne siano interessati e rimango disponibile per assecondare e rispondere alle richieste, alle curiosità, anche di tipo pratico di quanti volesse-ro saperne di più e carpire qualcuno dei mille segreti che fanno di questo hobby, uno fra i piu' belli del mondo!

Fatrizio Carlo

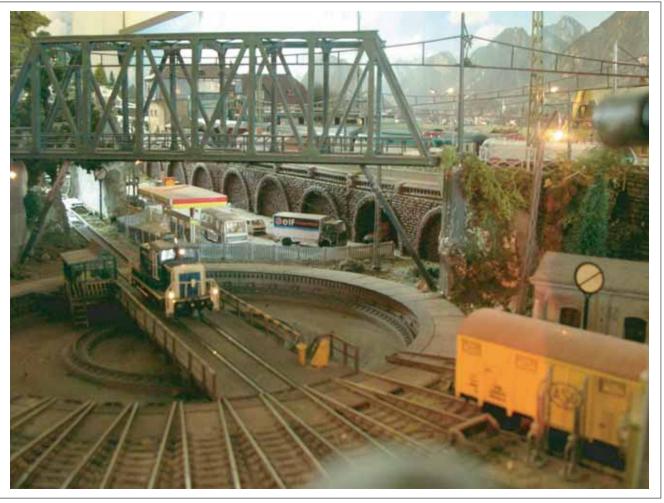


IL MIO PRIMO VERO PLASTICO

Chi ,da bambino , non ha sognato di possedere un plastico ferroviario con tanti trenini che corrono fra le montagne passando sui ponti nelle gallerie, fra i passaggi a livello che abbassano le barriere prima dell'arrivo del treno,che fischiando emette fumo dal camino come una vera locomotiva, per poi fermarsi alle stazioni ? Roba da mondo delle favole! Cosi', proprio come in un sogno, iniziai a costruire il mio primo plastico, quell'indimenticabile giorno di Natale quando mio padre mi regalo', con grande sorpresa ,una locomotiva con tanto di carrozze binari e trasformatore.

"Avevo dieci anni e ricordo che l'emozione non mi fece chiudere occhio quella notte, tanta era la voglia di giocare."

Qualche anno piu' tardi, alla festa per i miei 17 anni, mio padre notando l'interesse che nutrivo per i treni, mi fece dono di uno spazio per poter costruire il plastico. Era un locale ampio, all'interno della nostra azienda, che allora produceva complementi d'arredo e dove da qualche tempo cominciavo ad esercitarmi nel fare vari mestieri; dal lavorare il legno a saldare il ferro, a tagliare il vetro ecc.; sempre sotto l'occhio vigile del "mio vecchio", un grande lavoratore, precisissimo, mai sazio nel creare cose nuove e alla presenza di Giannantonio, il suo secondo e capo operaio dell'azienda. Quel periodo mi era servito parecchio per acquisire un'ottima esperienza che mi avrebbe permesso in seguito di praticare qualsiasi tipo di lavoro manuale piu' facilmente.



Il primo plastico riprodotto nel 1963. Lo stesso diorama riprodotto nell'ultimo plastico del 1995-2007.

Ritornando al periodo del primo plastico, ricordo che fui molto impegnato. Spesso ,di notte, mia madre veniva a supplicarmi perchè io andassi a riposare. E' vero, facevo quasi sempre molto tardi , lavorando sino a notte inoltrata e anche di più, andando a letto quasi all'alba ma, dopo qualche mese, finalmente lo terminai. Il mio primo plastico , dopo tutto quel lavoro, era davvero terminato. Fu un vero successo ; mi era riuscito molto bene considerando che era il mio primo lavoro impegnativo e quindi fui molto soddisfatto. Passarono alcuni mesi e come nella storie più brutte, il giorno prima di partire per le vacanze estive scoppiò improvvisamente un bruttissimo incendio che distrusse completamente la fabbrica ,compreso il mio amatissimo plastico. Ancora oggi non sappiamo dare una spiegazione logica su come si sia sviluppato questo gravissimo disastro. Fu una tragedia troppo grande da sopportare per me e per tutta la mia famiglia. Mio padre vide andare in fumo in un attimo, cinquant'anni di duro lavoro : una vita! Come tutti i miei familiari, rimasi per diversi giorni molto scosso per l'accaduto. Non sarei in grado di quantificare le lacrime versate; anche perchè , dopotutto, sapevo nel mio cuore che insieme alla fabbrica se ne era andato tutto il mio duro lavoro . Completamente distrutto dal fuoco.



La famosa stazione F.N.M di Seveso S.Pietro com'era ieri



Lo stemma del Comune di Seveso



La stazione F.N.M di Seveso ai giorni nostri

Dopo questa tragedia che ci aveva colti di sorpresa, occorreva reagire immediatamente e ricominciare a lavorare, rimboccandoci come non mai le maniche. Non fu facile ma, dopo circa un'anno di sofferenza, fummo costretti a ritornare ancora nella vecchia azienda di Seveso, iniziando tutto da capo e rimettendo tutto in discussione.

La passione per i treni mi rimase sempre nel cuore e nella mente, ancora piu sentita di prima. Per questo ora voglio raccontarvi il seguito...

L' ULTIMO PLASTICO

Dopo la brutta esperienza raccontata nel capitolo precedente, ora che ho passato i sessant'anni posso affermare che la passione avuta per il modellismo ferroviario non mi ha mai abbandonato, anzi mi ha dato modo di acquisire parecchia esperienza nella costruzione di nuovi plastici e diorami che rappresentano in modo particolare le zone piu' belle della mia regione a cui mi son sempre ispirato; regione dove la natura regna sovrana, vicino alla città di Como, una meravigliosa localita' divisa fra lago e monti. I motivi che mi hanno indotto a questa scelta sono molteplici oltre a quelli citati : l'epoca, l'esercizio, lo stile del materiale rotabile e soprattutto, lo spazio a disposizione. Partendo dal presupposto che l'elemento che accomuna i costruttori di plastici di tutto il mondo è quello di voler riprodurre scene dove i rilievi montuosi, piu' o meno elevati, la fanno da padrone, si spiega perchè ho scelto la zona di Como. Oserei dire che secondo me è il paesaggio perfetto. Questa scelta mi ha dato la possibilità di poter costruire e allo stesso tempo inserire linee ferroviarie di vari livelli, zone che nascondono il "tracciato", ponti spettacolari di varie altezze per una scenografia unica. Pur avendo poco spazio a disposizione, l'insieme dona profondità al plastico, e da' la sensazione a chi lo guarda di dominare la scena osservando il suo sviluppo dall'alto al basso e viceversa, fino ad incontrare il finto cielo del fondale al di sopra dei rilievi.

Gli allestimenti pianeggianti, sono adatti per costruire stazioni circondate da centri abitati con edifici adeguati anche industriali, che si possono facilmente reperire in commercio, altrimenti bisogna costruirseli, come ho fatto io, in alcuni casi.



Scorcio del plastico della periferia di Como

Nei paesaggi montani, l'amore per la natura ci ispira scorci e viste romantiche per ferrovie più pittoresche che percorrono vere realtà lungo valli, boschi e prati con varie gradazioni cromatiche. Tutto ciò passando per villaggi dove con l'immaginazione questo trenino rosso, col suo carico di viaggiatori con naso e occhi puntati fuori dal finestrino al fine di non perdere nulla delle bellezze naturali, si godono minuziosamente lo splendido panorama. La foto nella pagia precedente è il risultato del mio ultimo plastico, intitolato "Como-Chiasso" in scala 1/87 e pubblicato su varie riviste specializzate del settore, realizzato da me in collaborazione di mio figlio Luis.

Questa realizzazione "descrive" una zona al confine tra Italia e Svizzera, in modo più specifico e con libera interpretazione della realtà, cogliendo particolari assai significativi ed esprimendoli nel modo più realistico possibile.



La rivista "Mondo Ferroviario"

La costruzione è iniziata dalla grande stazione di Como, che si trova al centro del plastico e che solo attraverso delle botole è possibile raggiungere per fare manutenzione. Essa si affaccia sul lago, richiamando quello lariano, circondato da castelli, villaggi con splendide, impareggiabili vedute e con eleganti zone residenziali. Il grande castello medioevale in mattoni rossi, stile comune a molti altri castelli del nord Italia, domina la zona del plastico davanti al punto di comando dal quale l'osservatore puo' ammirare l'opera che occupa l'intero spazio della stanza.

Nella parte sottostante si nota il deposito delle locomotive. Quì sono stati inseriti alcuni diesel in manovra che impegnano la grande piattaforma girevole; lavori di ampliamento sono in corso e lo si vede dalla grande gru gialla al lavoro. A nord si sentono i rintocchi delle campane di una chiesetta di montagna dove la fantasia ci porta a immaginare la celebrazione di un matrimonio... ci sono parecchi invitati vestiti a festa per l'occasione ed al centro lei,la sposa con l'abito bianco che scende le scale della chiesa ,pronta per il giorno più bello della sua vita. In paese è un giorno di festa e c'è un grande luna park circondato da bancarelle, un mercato rionale di una festa paesana in pieno svolgimento con tante persone e bambini. Un discreto spazio è occupato dal lago (che non vuol essere quello di Como), dove veleggiano alcune barche, ormeggiate nel porticciolo. Sulle strade moltissimi veicoli d'epoca italiani e stranieri sono fermi ad un passaggio a livello aspettando il passaggio di un TEE che arriva dalla Svizzera.

In questo plastico ogni angolo è stato utilizzato per riprodurre delle scene tutte riccamente raffigurate con tantissimi particolari e rese ancora più veritiere con abile manualità. L'impianto elettrico, cioè la parte piu' complessa, comprende due linee ben distinte e separate; una analogica, comandata da trasformatori regolabili e una digitale. Le locomotive hanno inserito un decoder che trasmette loro varie funzioni : accensione delle luci, fischi, fumo, rumore del motore, inoltre la regolazione della velocità che resta costante sempre, sia sulle discese che sui pendii.



Il sogno che diventa realtà, una vista interna del plastico.

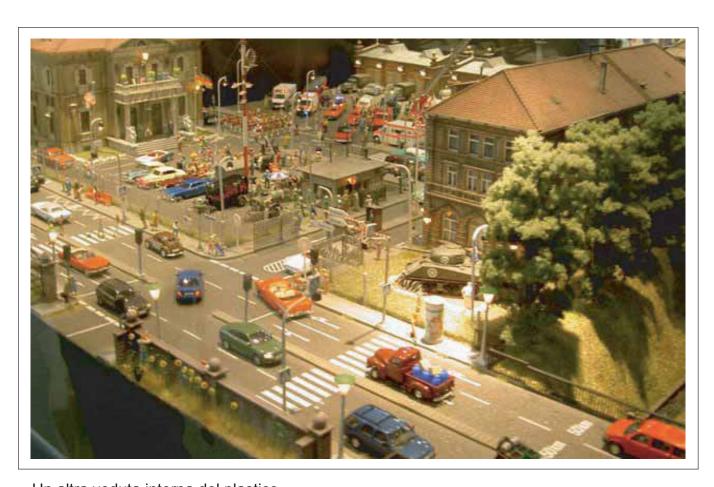


Lo stemma e 4 vedute di Como, un doveroso omaggio a questa favolosa città.

Le locomotive inserite nel plastico sono quasi tutte italiane ,delle FS ,come la 424, la 428, le 656 ,i 444, gli ETR, le loco a vapore 625,640,940,880, la 740, la famosa 691, senza dimenticare alcune "loco a vapore" delle F.N.M, come la storica FNM 200 ed per finire il famosissimo e prestigioso TEE Rivarossi, dalla linea splendida e di una bellezza impareggiabile a quel tempo, (di cui parleremo ampiamente più avanti) che tanta storia ha lasciato dietro di sé e ancora oggi come allora, è sulla bocca di tutti riempiendo i cataloghi di foto e articoli.

Il funzionamento è impeccabile per ogni tratta del percorso, persino la linea aerea è ben funzionante; la cabina di comando domina il plastico nella sua posizione migliore per poter controllare tutte le linee dei treni sui vari percorsi.

Per costruire questo plastico ci sono voluti ben sette anni, lavorando intensamente, in tutto il mio tempo libero. Oggi ,dopo circa 10 anni di lavoro in collaborazione con mio figlio Luis, il plastico non è ancora finito a causa del continuo rinnovamento che rende questa opera sempre incompiuta. Chi lo sa... forse un giorno verrà terminata, altrimenti la smantelleremo per lasciar posto ad un' altra nuova che abbiamo già disegnata nella nostra mente.



Un altra veduta interna del plastico.

LOCOMOTIVE DI " PREDA BELLICA "

Non solo i plastici e i diorami creano il mio interesse ma anche la costruzione di alcune locomotive e la loro trasformazione.

Dopo la prima guerra mondiale l'Italia venne risarcita per i danni subiti ,con varie locomotive di ogni genere ed il parco ferroviario divenne imponente; le nuove locomotive di Preda Bellica (una definizione adoperata da alcuni studiosi) dovettero subire varie trasformazioni per venire considerate a norma e poter essere impiegate sulle linee ferroviarie italiane. Stabilire quante e come fossero è sempre stato un desiderio dei cultori di storia ferroviaria, per lo scopo che si prefigge questo tipo di lavoro.

E' noto che alcune di queste locomotive, ad eccezione di quelle tedesche, erano da considerare Preda Bellica immediata, in quanto abbandonate alla fine del 1918 dall'esercito Austro-Ungarico in ritirata. La maggior parte di esse però proveniva dalla spartizione delle ferrovie statali austriache e di quelle della Sud-bahn.

Alcuni studi recenti, seguiti da qualificati ricercatori italiani delle FS, hanno consentito di accertare che le locomotive pervenute all'Italia ed immatricolate FS sarebbero state 1.170, delle quali 1120 unità a scartamento normale e circa 50 a scartamento ridotto, cioè atte a circolare su binari più stretti.

Basandomi sulla mie conoscenze, con l'infinita voglia di sapere ed apprendere che ho sempre avuto e vista l'esperienza maturata assemblando decine e decine di locomotive straniere, ancora oggi mi diletto a cercare e farmi spedire da ogni angolo d'Europa (da Londra, da Parigi, da Madrid, da Germania ed Austria e ovviamente dall'Italia) dei pezzi esemplari per poi trasformarli e renderli agibili sui binari delle nostre ferrovie, il tutto in scala perfetta 1/87 e in scala 1/32 (che amo tanto).

Le locomotive sopra descritte sono riproduzioni esattamente uguali a quelle di quell'epoca e nel mio piccolo museo se ne possono ammirare parecchie , tutte perfettamente funzionanti come per esempio, una vecchia locomotiva di cinquant'anni fa , della famosa ditta "Rivarossi", che butta fumo dalla ciminiera come se veramente marciasse a vapore .



F.S. 675.010 modificata da me





Il mio tesoro...i miei treni

Conoscevo personalmete i sigg. Rossi ,sia padre che figlio e posso assicurare che erano persone generose, squisite, di grande iniziativa e con un entusiasmo impareggiabile nel costruire modelli di treni. Qualche volta mi sono fermato a parlare con loro nella fabbrica di Como. Era per me una grande emozione vedere tutti questi modelli di treni (riprodotti in maniera così perfetta e unica) prima di essere imballati ed inseriti ad uno ad uno in quelle bellissime scatole rosse che hanno sempre affascinato tutti, qualsiasi locomotiva contenessero.

Durante una delle mie visite ,l' ingegnere si avvicinò e mi disse: " Questa è per lei" . Ovviamente rimasi a bocca aperta; mi aveva regalato il modello nuovo di una locomotiva italiana, la 428 prima serie, che usciva proprio in quei giorni sul mercato mondiale. Volevo solo correre a casa e provarla subito. Non potevo crederci ma era tutto vero e dopo lo splendido dono aggiunse: "Lei è il nostro cliente ideale, si nota dalla grande cura che ha per i suoi modellini, dal modo in cui guarda e maneggia queste locomotive. Questo ci rende molto felici e ci dà ulteriore coraggio nella ricerca per riprodurre modelli nuovi sempre più perfetti. L'aspetto per Natale, così le potrò mostrare una grande novità".

Mi sentii orgoglioso e chiaramente non vedevo l'ora che arrivasse quel giorno.

Ritornai per Natale. Appena mi vide mi regalò subito un' altra locomotiva, la piccola locomotive a vapore verde delle F.N.M. e, come promesso, mi mostrò la grande novita' della quale mi aveva parlato. Era il modello, quasi terminato, del famoso TEE Breda. Rimasi affascinato dal convoglio e lo guardai intensamente. Era splendido. Quando me ne andai, uscendo dal cortiletto pensavo all' entusiasmo di quell'uomo e allo stesso tempo non smettevo di pensare al TEE, una vera e propria opera d'arte, realizzata da un artista. Fu l'ultima volta che lo vidi perchè dopo quel periodo, come spesso accade nella vita di tutti noi, i miei interessi cambiarono direzione per qualche tempo.

Circa dieci anni dopo ritornai alla Rivarossi per acquistare alcune scatole che mi servivano; cercai l' Ing, Rossi ma era partito il giorno prima per gli U.S.A. per vedere alcune locomotive
americane tra cui la famosa "Big Boy", la locomotiva più grande del mondo. La Rivarossi ne
riprodusse vari modelli che ovviamente andarono a ruba nei negozi, in quel periodo, nonostante
il costo non fosse indifferente. Anch'io ne posseggo una, che presento da sola nella vetrina. E'
un capolavoro; pensate che questa locomotiva riesce a trainare da sola centocinquanta vagoni
con carico di ogni genere: davvero impressionante.





Elaborazioni e costruzioni varie di loco elettriche attualmente in servizio

Le quattro locomotive in Scala 1/87, sono state poste di proposito su binari in Scala 1/32 per far notare in un'unica foto le differenti proporzioni tra le due unità di misura; più precisamente la Scala H0 e la Scala 1.

Di quest'ultima si notano sullo sfondo oltre ai personaggi sulle banchine anche le due bellissime vaporiere trasformate poi in FS.675.010 e F.S.460.037



Nuove livree su modelli attuali di locomotive elettriche create quest'anno nel mio laboratorio



Le mie passioni : i treni e la musica.

L' EPOPEA DEI TRENI, I PRIMI PIONIERI

Ora siamo invece davanti ad un'altra vetrina in questo mio piccolo museo che ci presenta treni apparsi per la prima volta al mondo due secoli fa, le prime macchine a vapore sbuffanti su ruote e rotaie che suscitarono sorpresa e nel contempo sconcerto nel pubblico inglese.

Le locomotive e la ferrovia in genere erano guardate all'inizio con molto scetticismo. Nessuno poteva immaginare che successivamente avrebbero segnato profondamente il corso della storia moderna. La rivoluzione industriale ha preso nuovo vigore grazie alle prime vaporiere. Carbone e merci sono stati i primi passeggeri dei treni. Col trascorrere degli anni e lo sviluppo di nuove tecnologie hanno comunque contribuito ad accorciare le distanze tra i paesi ,collegandoli fra loro e trasmettendo cultura e competenze tecniche differenti, agevolando spostamenti di eserciti nel periodo di guerra e diventando mezzi indispensabili per tutti, nella consapevolezza che le conquiste di questi ultimi due secoli sono solo un momento entusiasmante, ma pur sempre parziale, nell'ancor lungo cammino dei trasporti ferroviari.

Lo sviluppo delle ferrovie ,che andava pari passo con la formazione delle identita' nazionali, metteva in evidenza i costi di esproprio dei terreni per la costruzione delle linee e dei manufatti che i binari comportavano. La stessa cosa la stiamo vivendo oggi con i lavori appena iniziati dell' alta velocità. Riguardando ora nelle vetrine ,queste locomotive ci sembrano tanto buffe, invece fecero scoppiare una forte rivoluzione industriale in tutto il mondo.

I primi fautori furono gli inglesi, che hanno trasmesso al mondo le loro tecniche ferroviarie, cominciando dall'Irlanda, per allargarsi poi alla Germania, al Canada, all'Austria, alla Russia ed infine a noi italiani, che inaugurammo la prima ferrovia Napoli-Portici nel 1839 con la locomotiva Vesuvio, una loco inglese, soprannominata poi Bayard.

Qui inizia la storia italiana delle prime ferrovie nate e sviluppate dal 1839 al 1865, gestite da società private sino al 1876, quando indirettamente il comando passò allo stato sino al 1885, poi ancora alle societa' private sino al 1905, per passare definitivamente lo stesso anno allo stato, che riscattò le precedenti concessioni (sino ad allora gestite dalle società Mediterranea, Adriatica e Sicula).

Ora lo Stato italiano opera sotto la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici e in tal modo sancisce ufficialmente la nascita delle "Ferrovie dello Stato". Le mie "loco" esposte credo possano essere considerate come un piccolo riassunto per conoscere in breve la storia



La locomotiva a vapore 13



L'evoluzione che ha avuto nella storia il logo delle Ferrivie dello Stato



L'evoluzione della tecnologia : i treni di allora (sinistra) e i treni di oggi (destra)

L' ORIENT EXPRESS, UN TRENO DI LUSSO

Fu lanciato nel 1883. Il treno partiva dalla gare de l'Est di Parigi e collegava Calais al Regno Unito dirigendosi poi a Nancy, entrando in Germania sino a Monaco; la fermata sucessiva era Vienna per poi passare in Ungheria e in Romania attraversando il Danubio, entrando in Serbia e in Gecia per proseguire sino a Costantinopoli.

Fu sospeso la prima volta nel 1914 per lo scoppio della prima guerra mondiale e la seconda volta per la seconda guerra mondiale. Nel frattempo i collegamenti fra le città vennero interrotti e cambiate varie volte le destinazioni, sino ad arrivare nel 1947 quando fu ripristinata di nuovo la linea con carrozze nuove ma normali, mentre i celebri vagoni letto blu e oro del servizio correvano fra le stazioni di Calais, Nizza e San Remo, nel 1929.

Una nuova linea raggiunse anche Venezia, passando per Vienna. Nel 1930 il servizio più lungo collegava Londra con il Cairo. L'Orient express fu soppresso nel 1962. Il suo ultimo servizio con vagoni letto lo fece nel maggio del 1977, da Parigi a Istanbul.

Un treno storico, l'Orient express, usato anche dai maggiori registi cinematografici mondiali per "Location" e ispiratore di libri; basta ricordare il famoso : "Assassinio sull'Orient Express" di Agatha Christie.

Ora questi lussuosi treni purtroppo esistono solo in miniatura, ma costruiti con la sapiente mano della ditta Rivarossi di Como, ci fanno ancora gioire ed emozionare per l'enorme bellezza del mezzo e soprattutto per i viaggi esotici che effettuava il servizio.



Il simbolo dell' Orient Express



IL SETTEBELLO - ETR 300

naugurato nell'anno 1950 ed impiegato sulla linea Milano Roma, l'ETR 300 denominato "Settebello" costruito dalla Breda, è lungo 165 metri e largo 2,80, composto da sette carrozze per un totale di 160 posti a sedere.

Le due carrozze di testa contengono ciascuna il salone Belvedere, ricavato sopraelevando le cabine di guida .

Entrambi i belvedere sono caratterizzati da grandi vetrate in plexiglass, che rendono inconfondibile questo treno. All'interno sono arredati con poltrone girevoli con un design avveneristico e da divani fissi.

Con questo modello, conosciuto in tutto il mondo, le ferrovie italiane dello Stato si sono decisamente poste alla testa di tutte le consorelle europee, gareggiando per anni con le più importanti società ferroviarie americane nell'offrire al pubblico mezzi di locomozione dotati di ogni più moderno comfort.

Si dovrà praticamente aspettare fino al 1988 con la presentazione da parte delle Ferrovie dello Stato dell'ETR 450 Pendolino, per tornare a parlare in Italia di una nuova soluzione tecnica più aggiornata.



L' ETR 300, il Settebello



Ancora il Settebello (vista laterale - particolare)

FAMOSISSIMI TEE: TRANS EUROPE EXPRESS

Era il club più veloce d' Europa, uno slogan pubblicitario negli anni cinquanta; mentre l'Europa era impegnata nel difficile compito della ricostruzione post bellica, con l'incremento degli scambi commerciali, agevolati dalla nascita del Mercato Comune Europeo, vennero istituite alcune relazioni ferroviarie internazionali di prestigio, realizzate con complessi automotori diesel per evitare cambi di trazione alle frontiere.

Ecco i nomi di alcuni treni poi consacrati successivamente : TEE

VT08 DB detto "TESTA D'UOVO" tra Francoforte e Zurigo

SAPHIR tra Ostenda e Dortmunt

Gli RPG francesi tra Milano e Lione

LE TRANSALPIN tra Parigi e Zurigo

LE MONT CENIS tra Parigi e Zurigo

L'ARBALETE tra Parigi e Bruxelles

L'EDELWEISS tra Zurigo e Bruxelles

VT 111 detto "MUSO DI CANE" passava per il Brennero

IL GOTTARDO treno Elvetico.

442-448 il nostro TEE Mediolanum della Breda.

In seguito, il progressivo completamento delle elettrificazioni sulle principali linee europee ,insieme all'evoluzione tecnologica raggiunta con l'elettrotecnica di trazione ,oriento' sin dal 1960 la commissione internazionale a raccomandare alle varie amministrazioni ferroviarie aderenti ,l'utilizzo della trazione elettrica per i futuri convogli TEE.

Nel modellismo, questi TEE vennero tutti riprodotti in scala da varie aziende "ma quello che piu ci è rimasto ne cuore ,è appunto il nostro 444-448 riprodotto con mano sapiente da Rivarossi ; un piccolo capolavoro a quel tempo, circa quarant'anni fa (come accennavo in precedenza) fece innamorare tutti i collezionisti sia italiani che stranieri.

lo ne posseggo uno, ancora immacolato nella sua scatola originale ed un altro invece che viaggia giornalmente da trent'anni anni, ora sul plastico descritto, anche se da Como a quei tempi ne passarono pochi. In questi giorni ho acquistato lo stesso modello riprodotto dalla ditta ACME, una azienda all'avanguardia nel settore e devo dire con soddisfazione che il binato è stato riprodotto in modo esemplare ed in scala esatta 1/87. Certo, non ho provato la stessa emozione di quando l'ho avuto quarant'anni fa...ma del resto i sogni non si replicano, si sa.

Altri modelli di TEE, tra i più importanti, saranno riprodotti a breve da varie aziende del settore, ora più che mai impegnate a riprodurre treni sempre più perfetti per collezionisti sempre più esigenti ma che amano soprattutto i treni e la natura da riprodurre in scala.





L' ALTA VELOCITA', LA FERROVIA DEL FUTURO

L'arte del fermodellismo non si ferma qui, anzi prosegue ora con lo studio della nuova arrivata "l'alta velocità".

Qui troviamo i più bei treni del pianeta ,cominciando dai nostri ETR superveloci , agli Eurostar stranieri ,TGV,ICE,AVE ,THALYS, ecc.

L'alta velocità realizza nella realtà il sogno di un viaggio che anticipa il futuro di treni con linea aereodinamica, eleganti e soprattutto veloci.

I passeggeri avranno molto piu spazio tra i sedili ed il confort sarà eccezionale sotto ogni punto di vista; si viaggerà a 300 km orari ed in pochi minuti arriveremo rilassati alle nostre destinazioni. Chissà. ..forse le aziende modellistiche stanno preparando modelli perfetti in ogni dettaglio e con una precisione da far invidia alle più famose ditte di orologi svizzeri, sia per il funzionamento impeccabile che per l'accurata riproduzione dei modelli, sia esternamente che internamente, coi sedili che sembrano veramente di velluto o di pelle. Stanno migliorando anche la parte elettrica, soprattutto nei motori che oramai sono perfetti, silenziosi e ben rapportati con buona precisione alle velocità in scala dei treni veri.



21_Due treni ad alta velocità



COSTRUIRE UNA LOCOMOTIVA ELETTRICA 326.001

La locomotiva E 326 fa parte del gruppo locomotive elettriche costruite nell'anno 1930 progetti e varianti dell'ing. Giuseppe Bianchi di Imola ,che progetto' diverse loco elettriche a corrente continua ,oltre alla E. 326 di cui stiamo parlando anche la E. 626, la E.. 424 e la E.428. Sono state le prime locomotive elettriche, realizzate per un servizio veloce.

Ne furono realizzate solo una dozzina di esemplari dalla ditta Ernesto Breda e prestarono servizio sino al 1980.

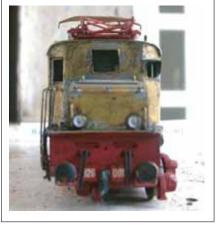
Nonostante i pochi esamplari prodotti , questo modello molto affascinante attrae ancora molti appassionati . Nel mio caso la passione si è poi concretizzata con la costruzione di un eccezionale modello in scala 1/87 che vi presento.

Anche in campo modellistico la 326 non e' mai stata riprodotta come meriterebbe. Il modello l'ho costruito tutto in ottone, tagliato e realizzato a mano; i particolari del modello sono in fusione di ottone con parti in acciaio sagomato e tagliato.

La motorizzazione del modello è stata effettuata su tutti e tre gli assi motori per una migliore forza di trazione, con una vite senza fine adeguata e rapportata alla velocità reale del modello, circa 135 km/h alla massima velocità.

Purtroppo, come sappiamo, questa locomotiva non ebbe pari successo alla sua eleganza, ma nonostante ciò la 326 rimane una delle locomotive elettriche in corrente continua più rappresentativa delle FS. Oggi di questo gruppo, sopravvive solamente la loco E.326.004 conservata al "Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa" in provincia di Napoli, dove viene mantenuta in condizioni pienamente operative.





Nelle foto si nota il modello in ottone con i biellismi e i pantografi funzionanti.



Foto dell'epoca anni 30 - 40

Nelle foto si nota il modello in ottone con i biellismi e i pantografi funzionanti.



Le E.326 furono le prime locomotive elettriche destinate all'alta velocita', costruite in Italia per le FS.

La loro operativita' nei confronti dell'armamento, (per intenderci erano i binari e la linea aerea), costrinse le Ferrovie dello Stato a rivedere i canoni di progettazione del rodiggio delle locomotive elettriche. Era proprio il rodiggio delle 326 formato da tre ruote motrici, che creava vari problemi e per questo motivo fu creato un nuovo rodiggio a quattro ruote motrici come per la E.428 ad esempio, costringendo le pur efficientissime E.326 ad un prematuro "pensionamento".

Ringraziamenti

I modellismo è il mio mondo, è la mia casa.

Questo libro racconta una storia vera di vita vissuta intensamente.

La racconto in modo appassionato e la dedico a chi ama il modellismo ferroviario e trascorre buona parte della sua vita costruendo plastici o ricostruendo modelli di ogni genere, su questo grande treno che è sempre in viaggio ed incontra giornalmente molti paesaggi e tante cose nuove da vedere.

La passione che ci accomuna rende il modellismo ,ferroviario in particolare , un' arte per le opere che produciamo ; opere che inoltre ci fanno rivivere bei momenti trascorsi ,di un tempo ormai lontano, quando le locomotive a vapore primeggiavano sui nostri binari e la vita era ancora tutta da scoprire.

IL VAGONE E' UNA CASA NELLA PRATERIA, LA CARROZZA UNA VILLA, IL TRENO UN VILLAGGIO.

Carlo Fatrizio

Alle ore 12 del 3 Ottobre 1839 , Ferdinando II di Borbone, Re delle due Sicilie, dà il segnale di partenza al primo convoglio ferroviario, inaugurando così la tratta Napoli-Portici.

E' la prima ferrovia dell'Europa Continentale



Splendida Vetrina dedicata ai TEE e ad alcuni treni - Alta Velocità - tra i quali si distingue il velocissimo FS 480 e il famoso Cisalpino con la bellissima livrea bianca e blu.

"Tra Fantasia e Realtà"
FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI SETTEMBRE 2007
Presso il "Centro Copie & Servizi" Piero Ballarate

Ideato e scritto da Carlo Fatrizio ©

Grafica a cura di Massimiliano Ferrari

Impaginazione a cura di Pietro Introzzi (www.teatroarte.it)





www.fatrix.it