

Train Simulator magazine

*La E402a 030 in partenza da
Genova P. Principe con l'
L' EC Cinque Terre
(foto by Luca Cuzzilla)*

IN QUESTO NUMERO

LINEA LEOPOLDA - 2^ PARTE

ACEI - PC

COME CREARE UN PATH

LE NUOVE UIC-X

L'ACTIVITY DEL MESE: MRS54339

NUMERO 2 - DICEMBRE 2006

SOMMARIO

DICEMBRE 2006 - NUMERO 2

LE LIVREE PUBBLICITARIE DELL'ETR 500.....	4-7
ALTRI SIMULATORI - ACEI PC.....	8-10
NUOVI ROTABILI - UIC-X DI GAETANO VELLA.....	11-13
LE VERE UIC-X (da Wikipedia).....	14
GUIDE PER INIZIARE - COME CREARE UN PATH.....	15-17
LINEA FERROVIARIA LEOPOLDA, CENTRALE TOSCANA, LUCCA-PISA, MARIA ATONIA, PORRETANA E LUCCA VIAREGGIO.....	18-33
NOTIZIE FLASH DAL MONDO DI TRAIN SIMULATOR.....	34
L'ACTIVITY DEL MESE.....	35-36
L'ANGOLO DEGLI SCREENSHOTS.....	37-38



Locomotiva storica E633-109 appena uscita dal restauro, fotografata il 13 Maggio 2006 al Deposito Locomotive di Mestre.

Foto M. Gazzato

TRAIN SIM magazine

WWW.TSMAGAZINE.IT

DAL FINESTRINO

Di Marco Paterna

"Quanto manca?", "Si può avere qualche screens?", inutile far finta di niente: prima o poi tutti siamo passati attraverso questo dilemma, scegliere cioè tra lasciar lavorare tranquilli i creatori e la voglia matta di possedere subito l'adorato oggetto del desiderio. In fondo è comprensibile: quando si ha l'opportunità di seguire un progetto fin dalle prime fasi su un forum e vedere -grazie anche agli screens- che prende forma, viene naturale chiedersi come mai non venga ancora ultimato, bisogna però anche dire che è altrettanto comprensibile lo stato d'animo dei creatori che si vedono sempre posta la stessa domanda e che reagiscono, a volte, chi con mal celato fastidio o con serena rassegnazione o, come nel caso dello Staff di "AmiciTreni", inventare addirittura la perdita del lavoro (vedi numero 0 di ottobre sulla "Genova-La Spezia") onde poter calmare gli animi.

Ecco forse quello che riesce veramente difficile capire per alcuni è che i creatori, per quanto bravi e professionali nel loro lavoro, sfidano il Route Editor ed altri programmi di modellazione solida (qualcuno anche la POLFER) nei ritagli di tempo il quale, è continuamente eroso dagli impegni di lavoro, famiglia e scuola senza contare che, nel caso degli scenari, essi richiedono la collaborazione di più persone che si dividono foto, 3D, rilievi e quant'altro, per questo occorre riflettere almeno un momento prima di porre "la fatidica domanda".

Questo è l'ultimo numero del 2006, la redazione di TSM coglie l'occasione per augurare a tutti i nostri lettori un felice Natale ed un sereno anno nuovo.

Buona lettura a tutti.

Littorino

LO STAFF

FONDATORE e AMMINISTRATORE
Marco Paterna (Littorino)

AMMINISTRATORE e WEBMASTER
Mattia Gazzato (Mattia)

AMMINISTRATORE e SUPERVISORE
Stefano Aiello (Flavio Aezio)

GRAFICO
Luca Cuzzilla (Lucas)

GIORNALISTA
Fabrizio Ciccardi (Vivalto)

SCREENSHOT
Pavel Dalia

PER CONTATTARCI:

MATTIA GAZZATO
mattia_gazzato@gmail.com

MARCO PATERNA
marco_gaggi@libero.it

Le fotografie usate come sfondo
sono di Mattia Gazzato

Il numero di Download del numero
di novembre 2006 è stato di:
165

LE LIVREE PUBBLICITARIE ETR 500

Curato da *Mattia Gazzato*

In questa rubrica, in collaborazione con Paolo Carnetti e la galleria fotografica di Trenomania cercheremo di raccogliere tutte le varie livree pubblicitarie che sono state applicate ai treni FS.

Questo mese inizieremo con l'ETR500 mono e poli tensione.

Ringrazio Andrea Lombardi per le informazioni che mi ha gentilmente dato

ETR 500 POLITENSIONE LIVREA "MARCHE"

La regione Marche ha investito sicuramente molto nella realizzazione di diversi convogli pubblicitari. Diversamente dal solito, dove solamente le motrici sono in livrea pubblicitaria, questo treno è completamente ricoperto da questa suggestiva livrea, diversa in ogni carrozza. Di seguito alcune fotografie di **Paolo Carnetti** (www.645-040.net).



Paolo Carnetti (www.645-040.net).



Paolo Carnetti (www.645-040.net).



Paolo Carnetti (www.645-040.net).



Fotografia di Patrizio Pastore

ETR 500 POLITENSIONE LIVREA "MANDARINA DUCK"

Da pochissimi mesi è entrato in servizio l'etr500 politensione numero 10, 11, 14, 16 e 18 con entrambe le motrici in livrea Mandarin Duck, la nota ditta che produce borse, portafogli ecc. Eccolo ritratto in alcune fotografie.



Foto di Andrea Lombardi



Fotografia di David Villa

ETR 500 MONOTENSIONE LIVREA "HDI ASSICURAZIONI"

Uno dei pochissimi Monotensione rivestiti da una livrea pubblicitaria, il numero 9 (solamente la motrice B) è tutt'oggi in livrea pubblicitaria HDI ASSICURAZIONI. Fino a qualche tempo fa c'erano 2 coppie di Etr 500 monotensione, ora, con la graduale eliminazione delle macchine monotensione rimpiazzate da nuove politensione, ne sono state eliminate 3 e rimane solo la 9B. Ecco alcune fotografie.



Foto di Mattia Gazzato

Questa è l'ultima locomotiva rimasta con questa livrea (e rimarrà così ancora per poco...)



Foto di Paolo Carnetti

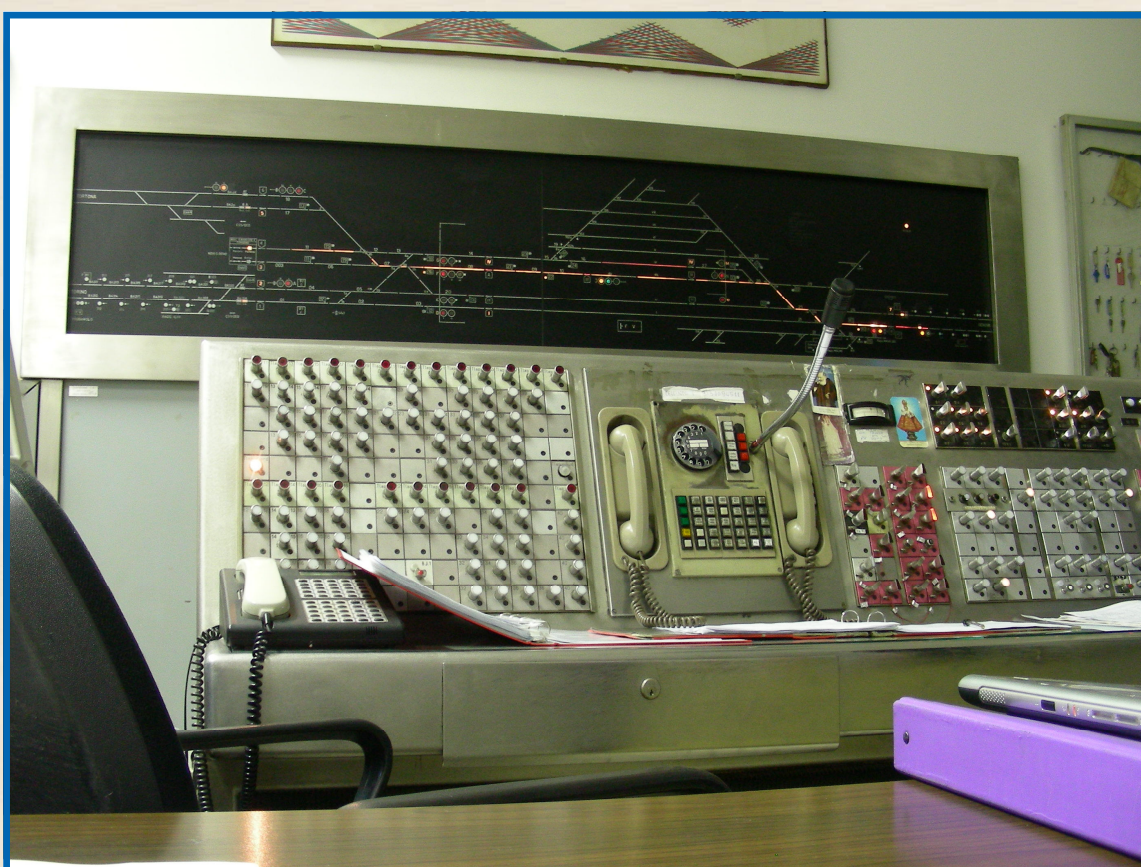
Il numero 20, motrice B. Ora è stato sostituito da macchine politensione.

foto Paolo Carnetti © 18/06/2005
 ETR500 Mon.e-20B Incisa(FI)
 Amicitreni.net-Rail network
 www.645-040.net

ALTRI SIMULATORI ACEI-PC

Fino a pochi anni fa i plastici ferroviari e i diorami, (quasi sempre a forma di ovale; con una o più stazioni con alcuni binari per realizzare le precedenza) erano realizzati allo scopo di permetterci di simulare la guida di un treno in una maniera più o meno reale; tramite un trasformatore che ci permetteva di controllarlo. Con il tempo si è sviluppato sempre di più il mondo del modellismo, grazie all'avvento del controllo digitale, permettendoci di ottenere con i nostri modellini quasi la precisione di guida con accele-

razioni e frenate praticamente uguali a quelle vere; in questo modo si ha inoltre la possibilità di organizzare in maniera quasi perfetta il nostro plastico, rendendo rare gli interventi del modellista-macchinista. Questo però al contrario di quanto si possa pensare non ha reso il lavoro del modellista noioso, anzi, ha permesso di movimentarlo anche grazie alla possibilità di intervenire in zona dove



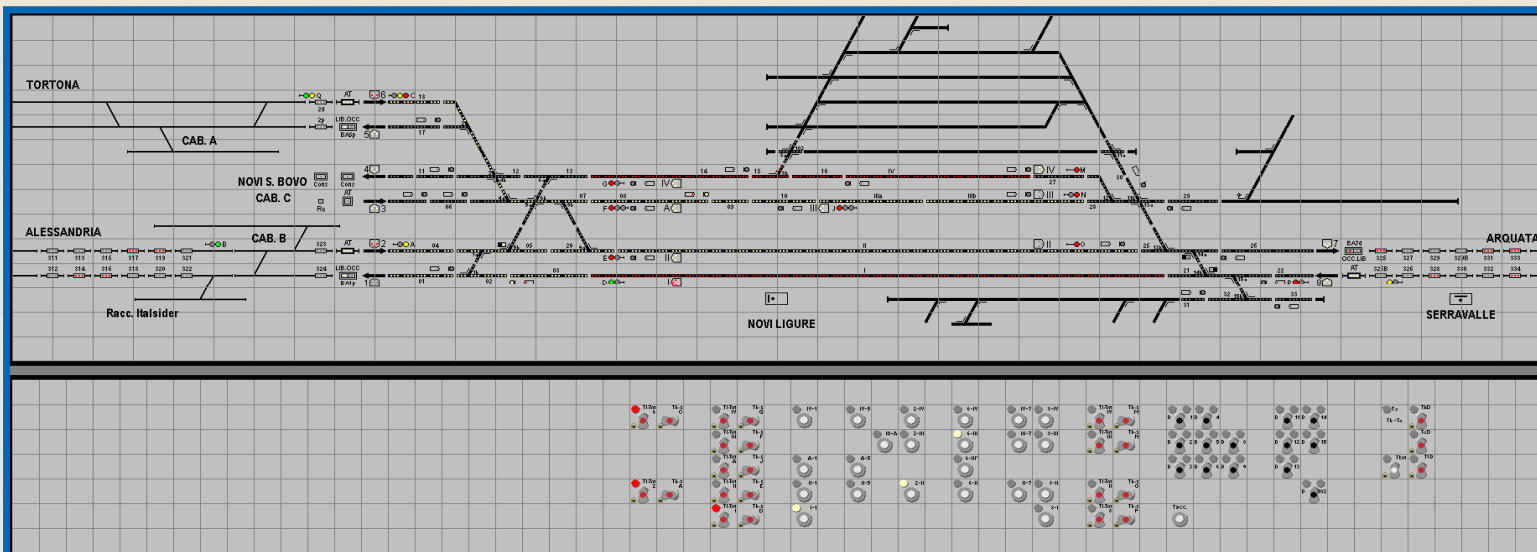
il traffico è più denso, quindi in zone di medio-grande movimento non manualmente, ma tramite sistemi digitali. L'ACEI ha permesso tutto questo.

ACEI-PC è un software ideato per la gestione di un impianto modellistico di stazione o altro posto di movimento ferroviario, utilizzando le modalità e le funzioni principali di un impianto ACEI reale. Il software ACEI-PC consente di comandare i vari dispositivi dell'impianto modellistico (segnali luminosi, scambi, sezioni di binario, passaggi a livello, ecc...), ed altri circuiti elettronici per il comando dei dispositivi e per la rilevazione della presenza del treno nelle sezioni (circuiti di binario) interfacciando i più importanti sistemi di controllo digitali (Zimo, Intellibox) ed il sistema Rack-Rail di

Sul monitor vengono visualizzati:

- nella parte alta dello schermo, un realistico sinottico corrispondente al piano binari della stazione modello, con relativi segnali, deviatori, sezioni di binario ecc...;
- nella parte bassa dello schermo, i pulsanti per la formazione degli itinerari, riprodotti in modo grafico ed attivabili tramite il mouse.

Utilizzando un orario di servizio realizzato con un modulo di programma aggiuntivo è possibile gestire un movimento realistico tra una o più stazioni nascoste e la stazione visibile oggetto dell'impianto modellistico. Un altro modulo software consentirà l'utilizzo del software come simulatore, cioè con movimenti dei rotabili fittizi, calcolati su parametri velocità-spazio definibili in fase di disegno del tracciato.



Il quadro luminoso rappresenta lo schema dell'impianto (eventualmente anche due o più impianti, es. stazione più bivio) e la condizione degli enti (deviatori, segnali, PL, punti itinerario) tramite simboli componibili su una matrice a griglia rettangolare. Le dimensioni predefinite del quadro luminoso (con schermo di risoluzione 1024 x 768 pixel) sono di 20 x 10 caselle di griglia, quindi 60 x 10 spazi modulari. E' possibile creare quadri di dimensioni maggiori, ma non verranno visualizzati interamente, sarà necessario l'uso della barra di scorrimento (o equivalente).

Il banco di manovra comprende i pulsanti e le levette per la formazione degli itinerari e l'eventuale comando dei deviatori, segnali oltre alle funzioni di emergenza per il bloccaggio / sbloccaggio di itinerari ed enti in caso di guasto, visualizzati tramite simboli componibili su una matrice a

griglia quadrata. Le dimensioni del banco di manovra (con schermo di risoluzione 1024 x 768 pixel) sono di 30 x 10 caselle di griglia, quindi 30 x 10 spazi modulari. E' possibile creare quadri di dimensioni maggiori, ma non verranno visualizzati interamente, sarà necessario l'uso della barra di scorrimento (o equivalente).

Lista Treni										
Num. Treno	Cat.	Pto Ingr.	Pto uscita	Binario	Stato	Arrivo	Partenza	Ritardo	Note	
26504	INV	08	III	III	A	06:09		3	Per 2640	
11360	REG	08	01	I	T	06:13	06:14	0		
11205	REG	02	07	II		06:19	06:20	0		
54370	MRS	08	01	I			06:24	0		
26559	INV	02	III	III		06:30		0	Per 6052	
2640	REG	III	05	III			06:22	0	Dal 26504	

Per poter simulare il traffico ferroviario, è stata inserita una lista treni, nella quale è presente il traffico relativo alla luogo. Ogni treno sarà inserito nella lista attraverso un orario teorico che, per ora, è ancora in via di sviluppo. Ad ogni "riga" della lista treni, vengono indicate tutte le informazioni relative al treno: numero, categoria, punto ingresso, punto uscita, il binario, ora di arrivo, ora di partenza, lo stato del treno (se è già transitato (T), se è arrivato (A), oppure se deve ancora passare ()), il ritardo aggiornato e infine le eventuali note. Per quanto riguarda il ritardo, in futuro, verrà escogitato un sistema che calolerà un ritardo ipotetico ad ogni treno in modo casuale.

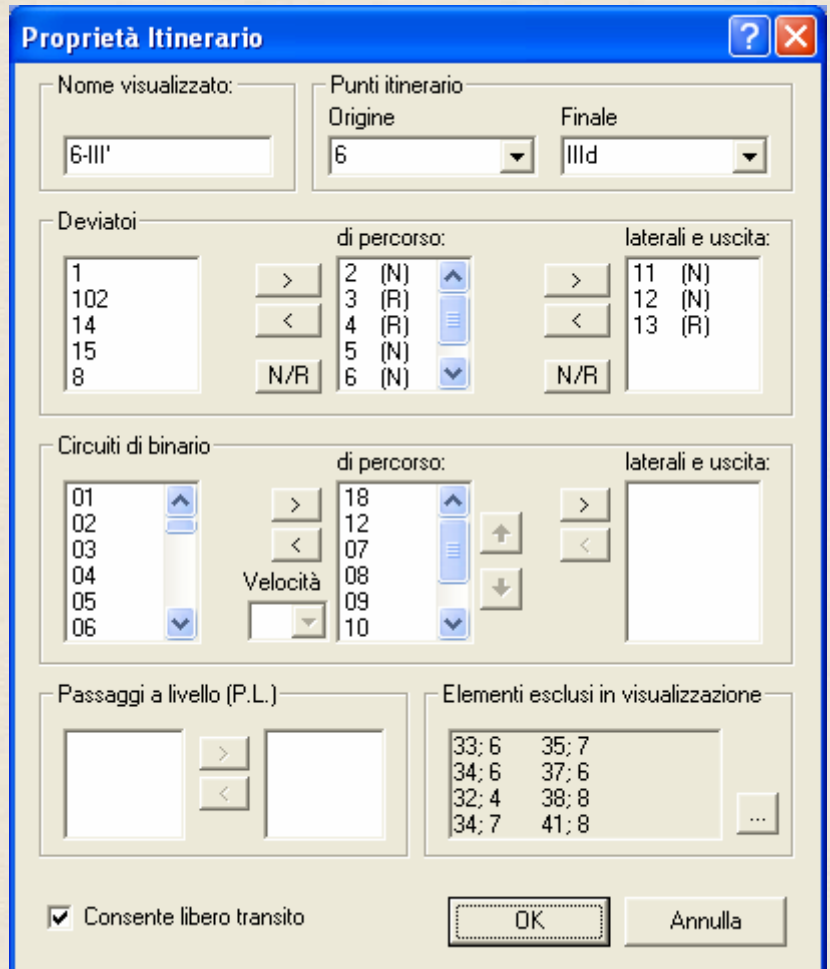
Ad oggi, il simulatore è a buon punto, anche se mancano ancora delle parti come, ad esempio, i blocchi bidirezionali, gli AT (annuncio treno) con la possibilità di assegnare, per ognuno il suono che si preferisce, la gestione automatica di impianti indirettamente collegati all'impianto da gestire (scali, raccordi, ecc...) valevole solo per la parte simulatore e altre minime particolarità.

ACEI-PC verrà realizzato nelle versioni: Trial (Freeware), Sim (solo simulazione) e Pro (controllo operativo). I requisiti minimi consigliati sono: PC Pentium II 500 MHz, 128MB RAM, Monitor 15" (LCD) o 17" (CRT), scheda video con risoluzione 1024 x 768 pixel, 24 bit (16M colori), tastiera, mouse.

Ringrazio vivamente per il materiale fornitomi Fabio Canepa, per l'aiuto indiretto, l'autore del software, Paolo Burdizzo.

Per maggiori informazioni visitare il sito: <http://digilander.libero.it/pbmodels>

Stefano "Flavio Aezio" Aiello
Fabrizio "Vivalto" Ciccardi



MSTS - ROTABILI LE UIC-X

LA NUOVA CREAZIONE DI **Alessandro Galimi**



Dopo circa sei mesi di gestazione entrano in circolazione nelle nostre reti virtuali le prime carrozze del pack Uic-x realizzato da Alessandro Galimi (Alex656-511) che ha curato tutte le textures 3D , con la preziosa collaborazione di Gaetano Vella (gaetanoemanuele) e Angelo Mellino (AngelShark) che, unitamente all'autore, si sono occupati della sistemazione ed ottimizzazione delle texture nonché della ricerca delle vetture originali da cui prendere spunto per la realizzazione dei modelli; la collaborazione fornita inoltre da Alessandro Sposito (Mr.Rokko) per i preziosi suggerimenti, il materiale fornito per la creazione dei modelli tridimensionali ed alcune textures, quella di Hibu, autore dei suoni originali, modificati da Carlo Santucci; Davide Bianco (Dado) e Riccardo (Bullo84) per il materiale fotografico fornito; Raffaele Fiore (raff64) per l'utilizzo di alcune parti delle texture degli interni (pack Uic-x 78-80 originale), fanno intuire come la qualità e il realismo di questo pack siano particolarmente curati, del resto queste sono state le carrozze che hanno segnato un punto di svolta nella storia delle nostre ferrovie contribuendo a un deciso svecchiamento del materiale trainato iniziato negli anni sessanta e del quale rimandiamo alla scheda tecnica seguente.



Esaminiamo più da vicino il pack scaricato da TSM: scompattando il file appena scaricato notiamo due cartelle "Common.Snd" dove troviamo i suoni e l'altra, decisamente più corposa dove troviamo innanzitutto l'impressionante mole delle varianti realizzate per Train Simulator a cominciare dalla versione "passeggeri" comprendente cinque tipologie equamente divise tra la livrea XMPR, rosso fegato e grigio ardesia. Passiamo poi alla divisione "regionale" con carrozze a scompartimenti ed a salone, frutto dei recenti interventi di revamping effettuati tra la fine degli anni '90 e quelli odierni. Quelle che seguono sono alcune tra le 32 versioni presenti nel pack:

- UIC-X Bz in livrea XMPR "passeggeri"
- UIC-X Bz in livrea XMPR "regionale" a salone
- UIC-X Bz in livrea Rosso Fegato, risalente agli anni '90-UIC-X Bz in livrea Grigio Ardesia, risalente ai primi anni '80
- UIC-X Az in livrea XMPR "passeggeri"
- UIC-X Az in livrea Rosso Fegato, risalente agli anni '90
- UIC-X Az in livrea Grigio Ardesia, risalente ai primi anni '80
- UIC-X ABz in livrea XMPR "passeggeri"
- UIC-X ABz in livrea Rosso Fegato, risalente agli anni '90
- UIC-X ABz in livrea Grigio Ardesia, risalente ai primi anni '80
- UIC-X Brz (SERVIZIO RISTORO) in livrea XMPR "passeggeri"
- UIC-X Brz (SERVIZIO RISTORO) in livrea Rosso Fegato, risalente agli anni '90
- UIC-X Brz (SERVIZIO RISTORO) in livrea Grigio Ardesia, risalente ai primi anni '80
- UIC-X Bc T6 in livrea XMPR (con allestimento sia diurno che notturno), presente con carrelli Minden-Deutz e Tipo 24
- UIC-X Bc T6 in livrea Rosso Fegato (con allestimento sia diurno che notturno), presente con carrelli Minden-Deutz e Tipo 24
- UIC-X Bc T6 in livrea Grigio Ardesia (con allestimento sia diurno che notturno), presente con carrelli Minden-Deutz e Tipo 24.

Troviamo inoltre tre screens, riportati in queste pagine, oltre al readme che contiene le note tecniche e un cenno sulle carrozze vere, i doverosi ringraziamenti e qualche consiglio tecnico per far funzionare al meglio questi rotabili infatti tutte le carrozze sono state abilitate al comando di apertura/chiusura porte attivabile grazie alla patch MSTS bin 1.6.1022 o superiore scaricabile dal sito http://www.volny.cz/j_vansa/eng/eng.html oppure dal sito di "AmiciTreni".

Una volta installata la patch è sufficiente intervenire per l'apertura premendo CTRL+7 per le porte di sinistra e CTRL+9 per quelle di destra.; queste carrozze sono tra i primi progetti ad avere questa variante che conferisce un tocco di realismo in più, che gli scettici possono verificare tramite questo video realizzato dallo stesso Hibu e scaricabile da questo link: <http://www.myvideo.de/watch/327318>

Alcune carrozze inoltre sono state dotate di luci di coda attivabili, per chi ha una certa esperienza, tramite i parametri contenuti negli appositi files .wag. Caratteristica non trascurabile sulle carrozze passeggeri di ultima generazione è la dotazione, sulle carrozze di seconda classe e sulle cuccette notte e giorno, della cosiddetta vista "inside" o comunemente detta "la vista 5" che consente la vista del passeggero.

Dalle prime impressioni di utilizzo dei rotabili emerge il massimo dei dettagli raggiunti finora nonché un buon funzionamento delle porte ma soprattutto un FPS a livelli accettabili nonostante la (giusta) "pesantezza" dei convogli.

Quello che è stato pubblicato costituisce una prima parte di un grosso progetto che comprende anche le carrozze Uic-x di quinta serie con porte anche a scorrimento apribili nelle versioni pilota e che forma un parco di 70 esemplari. Sicuramente una delle realizzazioni più numerose realizzate per il simulatore e per questo non possiamo che augurare buon lavoro ai nostri autori.



Marco Paterna (Littorino)

LE VERE UIC-X

Le carrozze standardizzate UIC-X sono carrozze ferroviarie destinate in prevalenza al trasporto di passeggeri su treni a lunga percorrenza.

Queste carrozze hanno rappresentato una svolta per il mondo ferroviario, poiché vennero prodotte in un numero enorme di esemplari. Fu la seconda famiglia di carrozze (dopo le tipo Y) ad essere costruita secondo logiche di standardizzazione e di interoperabilità tra i diversi sistemi ferroviari europei.



Progettate nel 1964, rappresentavano un incredibile salto in avanti per quanto riguarda la qualità, staccandosi da ogni altro veicolo visto prima, grazie anche alla scelta di dotarle delle migliori attrezzature di bordo allora esistenti in quanto a sospensioni, insonorizzazione, vetrocamere e illuminazione. Sono state le prime carrozze in Italia ad essere dotate di protezioni in gomma sull'intercomunicante, per agevolare il passaggio da una carrozza all'altra.

Dal punto di vista tecnico la separazione strutturale tra le varie parti del telaio della cassa in sottomoduli (imperiale, fiancate) le rendeva più economiche da produrre e più semplici da assemblare. L'insonorizzazione in fibra di amianto con l'invecchiamento del veicolo si è dimostrata un problema, e negli ultimi anni l'intera flotta è stata sottoposta a revamping e riqualificazione, mentre molte carrozze troppo usurate sono state demolite.

Nella versione di prima classe potevano portare 60 passeggeri distribuiti in 10 scompartimenti. Nella seconda classe gli scompartimenti salivano a 12, per un totale di 72 posti più 15 strapuntini. Sono state prodotte anche versioni miste delle stesse, con 30 posti di prima classe e 36 di seconda ognuna.

Nel tempo sono state realizzate anche carrozze speciali basandosi sempre sulla stessa cassa standardizzata: carrozze con cuccette (60 per carrozza), carrozze bar e carrozze ristorante, carrozze barellate, blindate per trasporto detenuti, bagagliai e postali.

Vista l'entità, il progetto UIC-X è stato suddiviso da FS in 6 diversi ordini, con modifiche e aggiornamenti tecnici tra un lotto e l'altro. I modelli più arretrati sono stati poi rimodernati durante le manutenzioni periodiche. Nel 1970, tra la 3a e la 4a serie è stato introdotto l'impianto di climatizzazione.

Messa in difficoltà dall'invecchiamento simultaneo di gran parte della flotta, tra gli anni '90 e il 2005 la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia ha acquisito dalla Divisione Passeggeri alcune centinaia di UIC-X, trasformandole da veicoli per lunghe distanze a veicoli pendolari. La scelta si è dimostrata tuttavia poco saggia, a causa dell'eccessiva altezza delle strette porte di salita che rendono poco agevole l'accesso, per la capienza ridotta e per l'obsolescenza delle parti strutturali e funzionali che le rendono oramai troppo poco confortevoli.

fonte: wikipedia.org, FOTO DI Jacopo Fioravanti per "Ferrovie on Line" (1990).

Marco Paterna (littorino)

GUIDE PER INIZIARE REALIZZARE UN PATH

Quando viene pubblicato un nuovo scenario per Train Simulator, la domanda più gettonata dai principianti è (prendo come esempio la Firenze – Roma di Peppe Iannuzzi): “Quando installo lo scenario posso partire solo da Firenze S.M.N. o da Roma Termini” - “E se io volessi partire da Arezzo?”. Generalmente ci viene detto che è necessario crearsi un’activity, cosa che molti di noi non sanno ancora fare, e magari non hanno voglia di leggersi le guide a riguardo.

Perché creare un’intera activity, quando a noi serve solo un nuovo punto di partenza? Bene, nella maggior parte degli scenari, possiamo realizzare solamente un percorso (che in Train Simulator si chiama PATH). In questa breve guida vi spiegherò come realizzare un nuovo percorso, senza però curare quegli aspetti che riguardano, ad esempio, gli scambi, i punti di inversione, ecc...

Innanzitutto dobbiamo aprire l’editor di Train Simulator, e successivamente l’Activity Editor. Generalmente lo troviamo in:

Start -> Tutti i programmi -> Microsoft Games -> Train Simulator -> Train Simulator Editor & Tools

Dal menu file scegliamo la voce **Nuovo...** Dal menu a tendina scegliamo lo scenario su cui vogliamo lavorare (nel nostro caso **Roma Termini – Orte – Foligno – Terontola – Arezzo – Firenze**), e clicchiamo su **OK**. Uscirà una finestrella per l’inserimento del nome dell’activity; lasciamo pure quello che c’è, poiché a noi non interesserà salvare l’activity. Clicchiamo su **OK**.

Quello che ora vediamo è il piano binari dello scenario. Nella sezione dedicata al **Giocatore**, sotto al menu a tendina dei **Servizi**, clicchiamo su **Nuovo**.

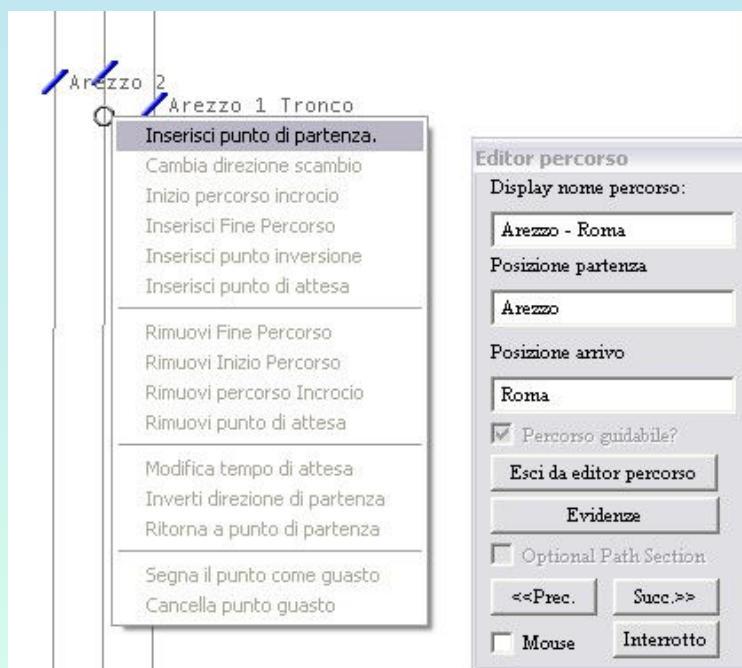


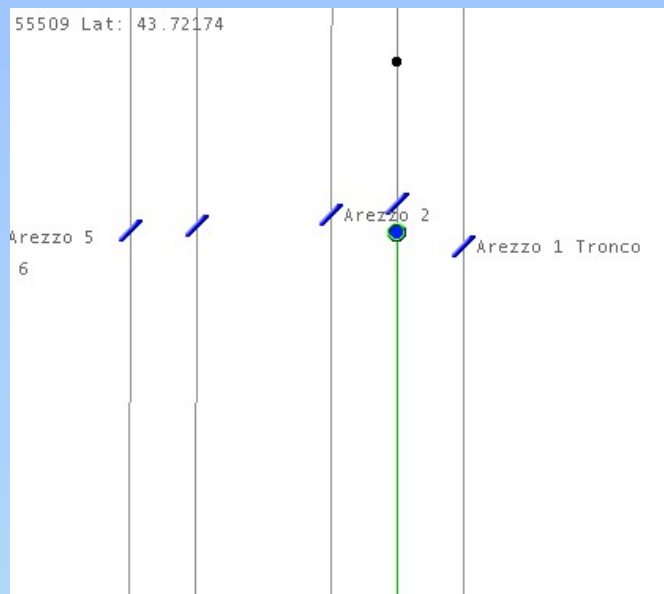
Apparirà una finestra per la creazione del servizio... Non curiamoci del nome, del convoglio, ma passiamo a creare il percorso. Nella sezione dedicata al **Percorso** clicchiamo su **Nuovo**.



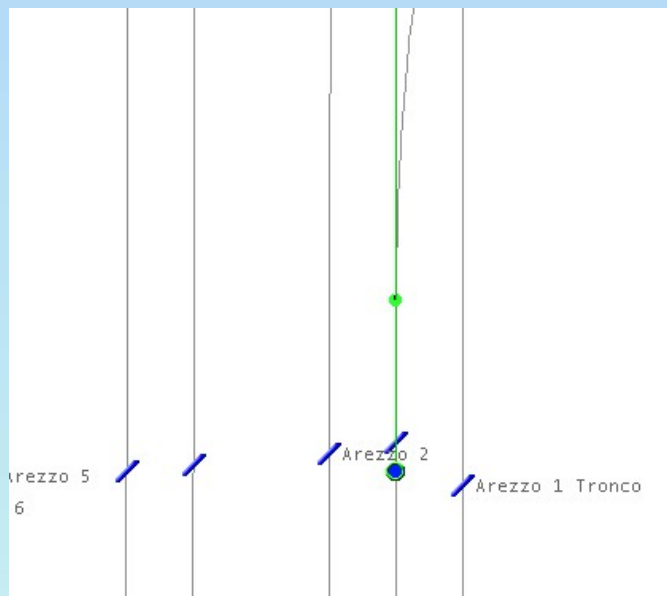
Inseriamo il nome, e successivamente il nome del file. E' buona norma dare al percorso un nome che richiami i suoi estremi (nel nostro caso **Arezzo - Roma**). Nella finestra successiva inseriamo il nome delle stazioni di partenza e di arrivo (questi saranno i nomi che vedremo nel simulatore quando andremo a scegliere il punto di partenza e di arrivo). Ora zoomiamo (utilizzando **CTRL + FRECCIA SU/GIU'**), sulla stazione di Arezzo.

Supponiamo di voler partire dal binario 1, che è quello più a destra. L'inizio del percorso indica la posizione della coda del treno, quindi andremo a metterlo alla fine del binario. Dobbiamo partire in direzione Roma, quindi ci portiamo verso nord, dove vediamo una lineetta blu sul binario 1 (ce n'è una per lato). Posizioniamo il mouse sul binario (non necessariamente sulla linea blu), e clicchiamo con il tasto destro del mouse. Dal menu a tendina scegliamo **Inserisci punto di partenza**. Apparirà un pallino da cui uscirà una linea verde lungo i binari.





può capitare che la linea verde punti in direzione di Firenze, ma noi vogliamo andare a Roma. In questo caso, clicchiamo con il tasto destro del mouse sul pallino e selezioniamo **Inverti direzione di partenza**. Vedremo che la linea si inverte.



Clicchiamo ora su **Esci da editor percorso**, e poi su **Si** per salvare il percorso appena creato. Il nostro percorso è realizzato. Usciamo dalla creazione del servizio cliccando su **Cancella**. A questo punto possiamo anche chiudere l'editor senza curarci di salvare.

Se ora apriamo Train Simulator potremo scegliere anche di partire da Arezzo in direzione Roma.

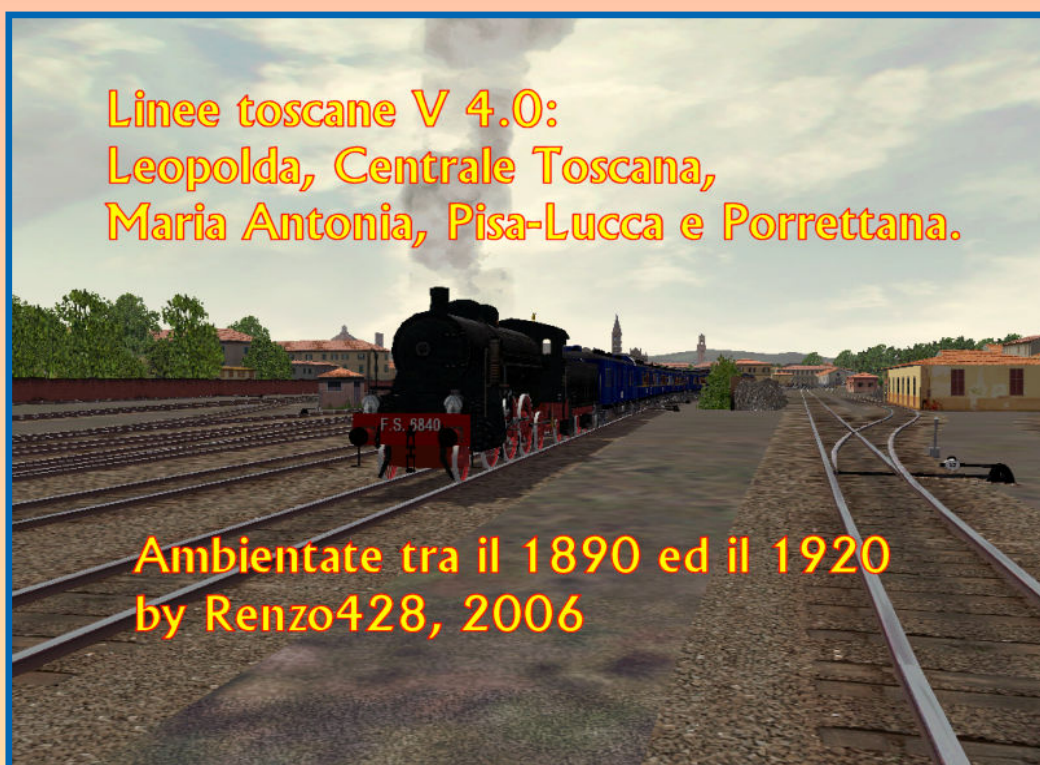
IMPORTANTE: Non tutti gli scenari consentono la realizzazione del solo percorso, ma è necessario realizzare un'intera activity. L'editor è in italiano, anziché essere in inglese, poiché è stata installata la versione AmiciTreni.

©2006 Fabio Miotto

webmaster@fabiomiotto.com

LINEA FERROVIARIA LEOPOLDA, CENTRALE TOSCANA, LUCCA-PISA, MARIA ANTONIA, PORRETANA E LUCCA VIAREGGIO, AMBIENTATA TRA IL 1890 ED IL 1920. 2[^] parte

Di Renzo Grassi



Le strade ferrate toscane nella neonata Italia

Il 27 agosto 1859 a seguito di una pacifica rivoluzione, Leopoldo II fu allontanato da Firenze e gli successe un governo provvisorio. Il 2 marzo 1860, la società Leopolda, la Maria Antonia e le Ferrovie Lucchesi si fusero costituendo la società *S.A. Strade Ferrate Livornesi* mentre la Centrale mantenne la propria gestione.

Il governo provvisorio, retto da Bettino Ricasoli, in vista del completamento dell'opera di bonifica della Maremma, ordinò che si costruisse a spese dello Stato la linea da Asciano a Chiusi e concesse alla Centrale di proseguire la linea Siena-Torrita fino a Chiusi. Contemporaneamente fu decretata la costruzione della linea che da Livorno giungeva a Chiarore, vicino al confine dello Stato Pontificio.

Le strade ferrate toscane nella neonata Italia

Il 27 agosto 1859 a seguito di una pacifica rivoluzione, Leopoldo II fu allontanato da Firenze e gli successe un governo provvisorio. Il 2 marzo 1860, la società Leopolda, la Maria Antonia e le Ferrovie Lucchesi si fusero costituendo la società *S.A. Strade Ferrate Livornesi* mentre la Centrale mantenne la propria gestione.

Il governo provvisorio, retto da Bettino Ricasoli, in vista del completamento dell'opera di bonifica della Maremma, ordinò che si costruisse a spese dello Stato la linea da Asciano a Chiusi e concesse alla Centrale di proseguire la linea Siena-Torrita fino a Chiusi. Contemporaneamente fu decretata la costruzione della linea che da Livorno giungeva a Chiarore, vicino al confine dello Stato Pontificio.

Sviluppo delle ferrovie in Toscana dal 1844 al 1861										
Anno	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	
Km	19	20	19	26	72	64	-	16	-	
Anno	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	TO-TALE
Km	7	-	-	2	10	-	2	8	40	305

Tab.1—sviluppo delle ferrovie in toscana 1844-1861 (in km)

Notevole sviluppo di traffico e di importanza si ebbe a partire dal 1864, con l'apertura della linea Pistoia-Bologna detta la *Porrettana* e con il prolungamento della linea tirrenica fino a La Spezia a nord e fino a Nunziatella verso sud, al confine con lo Stato Pontificio. L'anno successivo, il 1865, la Centrale raggiunse Orvieto anch'essa vicina ai confini dello Stato Pontificio e, a causa delle ristrettezze economiche in cui versavano alcune società e per limitare la frammentazione delle linee italiane, con la legge 2279 fu deciso di fondere le società ferroviarie in quattro grandi compagnie: la SFAI (Strade Ferrate Alta Italia), le SFR (Strade Ferrate Romane), le SFM (Strade Ferrate Meridionali) e le CS (strade ferrate Calabro Sicule). Le linee toscane, esclusa la *Porrettana*, finirono sotto l'amministrazione delle Strade Ferrate Romane fino al 1885.



Figura 2 date di apertura delle linee negli anni intorno al 1860.

Cito per curiosità che da Pisa i treni procedevano in retrocessione (con la locomotiva che spingeva il convoglio) fino a Livorno e qui invertivano la marcia per andare verso Collesalvetti dove la linea proseguiva per Vada e Nunziatella. Il tratto tra Pisa e Collesalvetti, a doppio biario, fu costruito tra il 1872 ed il 1874 mentre il tratto tra Livorno e Vada fu costruito solo nel 1910.

Nel 1885, in seguito alla legge n. 3048, le ferrovie italiane furono ripartite in quattro grandi compagnie, la Rete Mediterranea RM, la Rete Adriatica RA, la Rete Sicula RS e la Rete Sarda FRS. La RM comprendeva le linee del Piemonte, Liguria e tutta la linea litoranea da La Spezia ino a Reggio Calabria Passando da Taranto.

Le linee della dorsale adriatica appartenevano alla RA che comprendeva anche tutte le linee della Lombardia, le Tre Venezie, le linee dell'Appennino fino alla Puglia. In toscana le due amministrazioni si compenetravano.

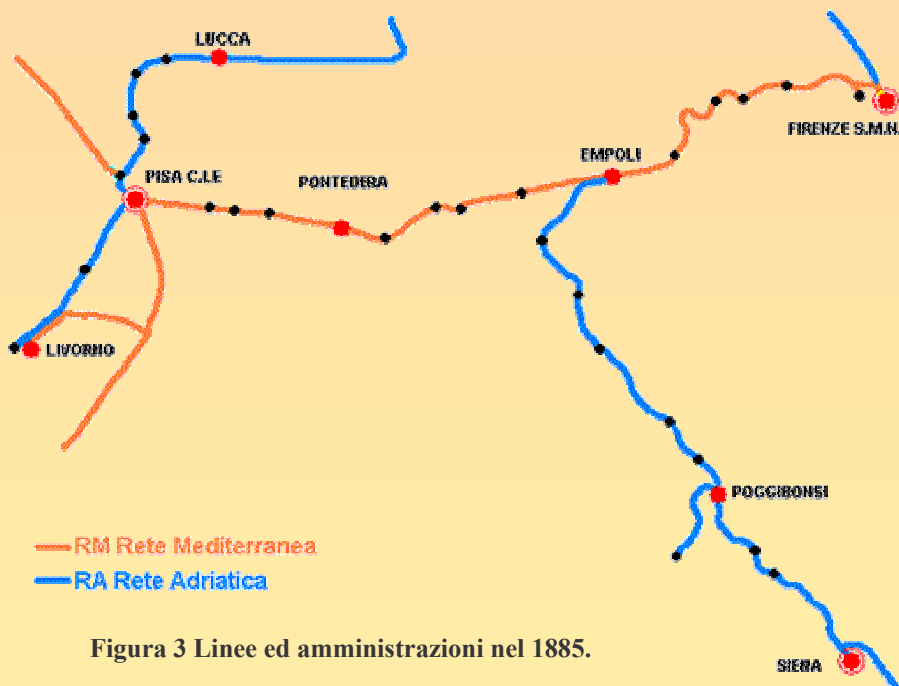


Figura 3 Linee ed amministrazioni nel 1885.



Figura 4 Locomotiva Gr. 170 per treni passeggeri e misti.

Le macchine

Le locomotive che hanno percorso queste linee erano soprattutto a ruote alte e veloci anche se non mancavano quelle più lente e potenti al traino dei treni merci e degli omnibus. Ricostruire in dettaglio il parco macchine non è una impresa facile, l'album delle SFR del 1878 comprende tutte le macchine rilevate raccogliendo dati e caratteristiche ma non l'origine delle macchine che rimasero comunque in servizio sulle stesse linee. Nei primi anni del secolo abbondavano a Firenze le macchine del gruppo 500 utilizzate in doppia trazione per i treni per Roma mentre a Pisa gli stessi treni che percorrevano la Tirrenica, erano trainati dalle Gr.660.

Locomotive a vapore in dotazione al dep. Di Firenze SMN

Situaz. al	Gruppo															
	1-5	2-1	2-7	2-9	4-5	5-4	5-5	6-0	6-3	6-4	6-6	6-9	7-3	8-0	8-0	8-5
1905	22	-	1	30	-	-	8	1	-	-	-	8	-	-	-	-
1906	26	1	7	11	12	1	2	8	-	-	-	8	-	3	1	1
1907	18	1	-	24	-	-	-	31	1	1	10	6	2	1	-	1
1908	9	-	1	24	-	-	-	34	1	-	1	-	2	1	-	1
1909	9	-	-	4	-	-	-	43	-	-	-	-	21	1	-	1
1910	6	-	-	4	-	-	-	34	-	-	-	-	29	1	-	1
1911	5	-	-	4	-	-	-	44	-	-	-	1	25	1	-	1

Anche il Dep. Loc. Di Campo Marte aveva in dotazione alcune macchine, ad esempio aveva una robusta dotazione di 740 (24 nel 1911, 26 nel 1916 e 29 nel 1915).

Locomotive sulle linee toscane			
rodiggio	Amm. gruppi	data	Collocazione e servizio
1-1-1	SFR n.25 <i>Pescia</i> Gr100,Gr102	1898 1867-1910	Lucca-Pisa Tutte, servizio misto
1-2-0	Gr120-180	Dal 1870 al 1915 circa	Tutte, servizio misto
0-3-0	Gr200-290 <i>Bourbonnais</i>	Dal 1870 al 1930	tutte
2-2-0	Famiglia delle 500	Dal 1870 al 1953	Treni veloci Firenze-Roma, sostituite poi dalle 630, 640 e 680
2-3-0	Gr 650-660-666	Dal 1884 agli anni '20	Treni veloci Genova-Roma sostituite poi dalle 680
1-3-0	Gr 600	Dal 1904 al 1930	Tutte, servizio misto
	Gr 625 alcune erano 600 trasformate	Dal 1910 al 1970	Tutte, servizio misto
	Gr 630	Dal 1906 al 1970	Treni veloci Firenze-Roma, sostituite poi dalle 640 e 680
	Gr 640	Dal 1907 al 1970	Tutte, servizio misto veloce
1-3-1	Gr 680-685	Dal 1907 al 1970	Tutte, servizio misto veloce
2-3-1	Gr 690	Dal 1911 al 1970	Treni veloci per Roma, sporadicamente arrivavano a Firenze da Milano transitando per la Porrettana
1-4-0	Gr 730, 740	Dal 1906 al 1970	Tutte, servizio misto
0-2-0	Gr 60 poi trasf. In Gr 800 <i>cubo</i>	Dal 1907 al 1911 e 1970 per le <i>cubo</i>	Lucca-Viareggio, misto leggero.
1-3-0	Gr 874	Dal 1910 al 1950	Lucca-Aulla



**Gruppo 270 FS
ex 3501- 3630 RA**

Figura 5 Locomotiva Gr. 270 per treni merci e misti.



Figura 6 Locomotiva Gr. 600 per treni passeggeri e misti.



Figura 7 Locomotiva Gr 740 per treni merci e misti.

Per il materiale rimorchiato i tipi più comuni erano le carrozze a due o tre assi che furono sostituite progressivamente da carrozze a carrelli inizialmente su treni diretti e successivamente ai treni in servizio locale. I treni merci non differirono molto nel corso degli anni, solo con il passaggio alle FS si cominciarono a montare il freno continuo Westinghouse diminuendo progressivamente l'uso dei carri con la garitta del frenatore sul tetto. Tuttavia ne circolavano ancora moltissimi almeno fino agli anni '40.



Figura 8 Treno merci del 1907, con Gr 660 e carri chiusi. Se sprovvisti di freno Westinghouse, ogni tre carri era necessario un carro con freno



Figura 9 Treno passeggeri diretto del 1920, con Gr 640, carrozza bagagliaio Dz80000, carrozza Az 57000 e carrozze Cz 36000.



Figura 10 Treno accelerato del 1911, con Gr 600, carrozza postale e carrozze ex RA.



Figura 11 Treno direttissimo del 1925, con Gr 690 e carrozze tipo 1921.



Figura 12 Treno omnibus del 1907, con Gr 600, carri merci e carrozze ex RM.



Figura 13 Treno locale nella stazione di Osteria Bianca nel 1911, con Gr 600 e carrozze ex RA.



Figura 14 Stazione di S.Rossore nel 1911, il treno in sosta è l'Acc. 1633 da Pisa C.le per Lucca. Il fabbricato di stazione, a sinistra in alto, è in posizione trasversale rispetto ai binari perché fu costruito come stazione di testa per la linea da Viareggio. Tra il 1859 ed il 1865 qui furono unite le linee da Lucca e da Viareggio e proseguirono attraversando l'Arno fino alla nuova stazione di Pisa C.le, mentre la vecchia stazione di Pisa Porta Fiorentina detta anche la Leopolda, fu destinata al servizio merci.



Figura 15 Treno direttissimo del 1915, con locomotiva Gr 552 e carrozze di prima e seconda classe e letti ex RM. Questi treni collegavano Firenze con Roma in doppia trazione e Genova con Roma con transito a Pisa dove spesso era sostituita la macchina. Di questi treni ne transitavano due coppie al giorno e quello notturno, non fermava a Pisa.

Il materiale rimorchiato

Nelle tabelle seguenti sono riportati i tipi di carrozze disponibili per comporre i treni tra il 1905 ed il 1936.

EX Rete Adriatica




	<p>Anno 1864-1866 carrozza A 10163 I classe tara 9.75 t cat. velocità 2 posti 24</p>
	<p>Anno 1874-1876 carrozza C 30693 III classe tara 8.2 t cat. velocità 4 posti 50</p>
	<p>Anno 1882-1887 carrozza C 31200 III classe tara 9.4 t cat. velocità 2 posti 50</p>
	<p>Anno - carrozza ABy 56621 mista I e II classe tara 22.6 t cat. velocità 1 poi 2 posti 9 I, 24 II</p>
	<p>Anno - carrozza ABz 56621 mista I e II classe (class. FS sconosciuta) tara 36.5 t cat. velocità 1 poi 2 posti 15 I, 28 II</p>
	<p>Anno 1904-1907 carrozza By 27300 II classe tara 18.5 t cat. velocità 1 posti 42</p>

EX Rete Mediterranea

	<p>Anno 1871 carrozza C 31500 III classe tara 8.1 t cat. velocità 3 posti 50</p>
	<p>Anno 1885-88 carrozza BDy 29600 II classe tara 13.86 t cat. velocità 3 posti 32</p>
	<p>Anno 1903-1905 carrozza C 32744 III classe tara – cat. velocità 1 posti 60</p>
	<p>Anno 1903-1905 carrozza C 11062 III classe tara 13.4 t cat. velocità 1 posti 60</p>
	<p>Anno 1902 carrozza C 40080 III classe tara 16.2 t cat. velocità 1 posti 50</p>
	<p>Anno 1900 carrozza ABI 59000 mista I e II classe tara 35.9 t cat. velocità 1 posti 18 I, 24 II</p>
	<p>Anno 1900 carrozza ABLIz 650 mista I e II classe con letti tara 39.4 t cat. velocità 1 posti 18 I (12 se letti), 32 II</p>

Trasformazione o costruzione FS

	Anno 1910 carrozza Az 57000 I classe tara 35.5 t vel. max 100 Km/h compartimenti 7 ½ , posti 45
	Anno 1910 carrozza Cz 36000 III classe tara 35.6 t vel. max 100 Km/h compartimenti 4, posti 78
	Anno 1921 carrozza Az 10000 I classe tara 42 t vel. max 120 Km/h compartimenti 7, posti 42
	Anno 1921 carrozza Bz 20000 II classe tara 44 t vel. max 120 Km/h compartimenti 8, posti 48
	Anno 1921 carrozza Cz 30000 III classe tara 43 t vel. max 120 Km/h compartimenti 10, posti 80
Bagagliai e postali	
	Anno 1907 postale Uy 2000 cat. vel. 1 tara 18.5 t
	Anno 1907 postale UMz 7000 cat. vel. 1 tara 30 t
	Anno 1910-1914 postale DUI 96000 tara 15.2 t

	<p>Anno 1926 bagagliai Dz 80000 tara 35 t vel. max 120 Km/h</p>
	<p>Anno 1927 bagagliai DI 90000 tara 20.5 t vel. max 100 Km/h</p>
	<p>Anno 1934 postale Uz 1315 tara 36.5 t vel. max 120 Km/h</p>

Le immagini



Figura 16 Stazione di Livorno C.le



Figura 19 Porto di Livorno.



Figura 20 Stazione di Poggibonsi.



Figura 21 Stazione di Siena.

Ricordiamo che la prima parte dell'articolo è disponibile nel numero 1—Novembre 2006

NOTIZIE FLASH

1) **Carrozze Vivalto**

Grazie a Riccardo Gennari, alias Bullo84, dal 24 novembre abbiamo a disposizione le carrozze Vivalto: un pack completo di pilota, carrozza di 2 classe e di prima. Queste carrozze sono utili soprattutto perché potranno essere accoppiate insieme alla 464-241 di Sasa (Salvatore Valse). La pilota è sprovvista della cabina originale. I suoni sono quelli delle 2 piani.

2) **Firenze - Bologna - Milano**

La linea in questione, opera del grande Giuseppe Iannuzzi, sarà presto presente nei nostri schermi. Dalle notizie possiamo dedurre che la linea è quasi pronta, manca solo il fabbricato viaggiatori di Milano Centrale che sarà però a breve disponibile, La linea, una delle più importanti direttrici italiane, verrà pubblicata per Natale... quindi scaldate pure i PC e preparatevi al divertimento allo stato puro...

3) **Firenze - Roma - Napoli**

La linea che completa la direttrice italiana più importante insieme alla Firenze - Milano è pronta, verrà però pubblicata solamente quando sarà pronta la sua "gemella" in modo da avercele entrambe insieme...la linea sembra bellissima... entro natale sarà nei nostri PC. Complimenti all'autore che è sempre il mitico Peppe Iannuzzi.

4) **X-tracks 3.18**

E' uscito pochi giorno fa il pack x-tracks 3.18 utile ai creatori di scenari ed ora disponibile su TrenoMania ed AmiciTreni.

5) **UIC-X 78-80 versione 2**

Uscito il 15 novembre il pack delle UIC-X 78-80 versione 2. Un pack di ottima fattura, con le carrozze ben dettagliate, ma con qualcosa in più, l'apertura porte in tutte le carrozze, realizzate da Alessandro "alex656" Galimi. All'interno del pack possiamo trovare le carrozze di prima e seconda classe e miste in versione grigio ardesia, rosso fegato, XMPR, XMPR dtr. In esso, troviamo anche le cuccette in tutte le livree. Consiglio a tutti di scaricare il pack.

6) **E 464 pack**

Uscito il 22 novembre le E 464 di Salvatore Valse, il pack come avevamo già visto nel numero 0, comprende la livrea XMPR, la livrea Vivalto, la livrea Tilo, e la livrea FER. A breve uscirà anche la 464 in versione Leonardo Express, che sarà però utilizzabile solo con l'uscita del nodo di Roma. Le 464 hanno entrambi i pantografi animati e, quindi, sono utilizzabili con la patch MSTSbin.

7) **Carrozze letto**

Finalmente qualcuno sta lavorando alle carrozze letto, verranno realizzate le T2 e le T3. Queste, che mancavano da tempo nei nostri Train Simulator, verranno realizzate da MarcoTAF il quale ha appena iniziato il lavoro e, come al solito, c'è bisogno di materiale fotografico. Intanto, sappiamo per certo, che le carrozze saranno dotate di porte apribili.

Fabrizio
Vivalto

L'ACTIVITY DEL MESE

Questo mese ci occupiamo di un'altra tipologia di treno simulato: un merci, ossia, MRS54339 di E1941.

L'activity si svolge sulla Romio - Brenno di Nello (vedi n. 01/06), quindi una chiara simulazione di fantasia, su uno scenario di fantasia. Siamo alla guida della E655-182 della divisione Cargo e partiamo fermi da Bolzone Smistamento con un carico notevole di carri: 10 carri Eanos e 11 carri Ros delle OBB.

Alle ore 1.51, partiamo sotto comando di un capotreno(??) che ci fischia dandoci l'ok di partenza! Il carico è pesante e la partenza risulta lenta, ma vediam



mo subito la nostra destinazione: Romio Scalo. Valutiamo la presenza di manovre ed eventuali agganci e sganci presenti, ma, non essendoci nessuna descrizione e tanto meno ordine di lavoro, ne deriviamo che è un semplice trasporto.

Il viaggio è molto tranquillo e si svolge in completa solitaria fino a Valmi dove si incrocia un altro merci. Giunti a S.Michele notiamo una presenza considerevole di consists statici formati da regionali, a mio avviso troppo lunghi. Il viaggio continua in una evidente solitudine con incroci di altri merci a Suppesi, Silla, Romio Ostienne e Romio Tusconne. Nelle principali stazioni sono presenti altri consists statici che popolano notevolmente i binari non utilizzati. Infine, dopo Romio Tusconne, siamo deviati verso Romio Scalo dove si conclude l'activity verso le 3.30. Attenzione: è necessario premerre INVIO, come se fosse un treno passeggeri per la discesa della clientela, per poter concludere l'activity.

Nel leggimi è presente una brevissima descrizione dell'activity e la lista rotabili, la quale presenta la bellezza di 44 rotabili da scaricare ed installare!! A mio parere, tutti questi rotabili sono eccessivi, vista la presenza di soli 5 incroci ed un po' di consists statici sparsi per lo scenario. In ogni caso i rotabili scelti per il nostro merci sono ottimi e c'è una buona varietà di carri merci negli incroci presenti nella tratta (vista la quantità di possibilità).

Decisamente è un'activity riservata a chi ama stare tranquillo, senza problemi e pensieri, con l'unico scopo di guardare i limiti di velocità. La sconsiglio vivamente agli amanti dell'imprevisto, della via impedita e delle manovre; invece, la

consiglio a chi vuole facile la vita da macchinista ed agli amanti della route poiché c'è tutto il tempo e la possibilità per godersi il panorama senza pensare troppo alla guida.

Link: http://www.amicitreni.net/train-simulator/activity/download.asp?file_id=362

Stefano "Flavio Aezio" Aiello



*Per recensire activities nel prossimo numero scrivete qui:
<http://www.tsmagazine.com>
oppure mandate a flavioaezio@hotmail.com entro il 30 novembre.*

L'ANGOLO DEGLI SCREENSHOTS

COME FARE UNO SCREENSHOT

- 1) Aprire Train Simulator
- 2) Premere il tasto "Stamp" della tastiera
- 3) Aprire un qualsiasi programma di grafica
- 4) Cliccare su Modifica -> Incolla oppure CTRL+V
- 5) Salvare l'immagine oppure ritoccarla con effetti particolari



FS E645 063 Castano-Isabella



FS E645 040 Treno Azzurro



ATTENZIONE! **TRAIN SIM MAGAZINE CAMBIA**

Vi informiamo che da Gennaio 2007, il sito ufficiale di:

TRAIN SIM
magazine

Diventerà:

www.tsmagazine.it

Pertanto dal giorno 1/1/2007 per contattarci potete usare i seguenti indirizzi:

Mattia - webmaster@tsmagazine.it
 Marco - amministrazione@tsmagazine.it
 Stefano - redazione@tsmagazine.it

LO STAFF AUGURA UN BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO A TUTTI I LETTORI!