

Progressi ferroviari
Elettrotreni
e autotreni

Nell'esposizione fatta al Parlamento sul bilancio preventivo delle ferrovie, il Ministro delle Comunicazioni ha messo in luce alcuni elementi di fatto, del quali gli italiani hanno motivo di sentirsi orgogliosi.

Le ferrovie di tutte le grandi Nazioni del mondo sono oggi in gravi difficoltà a causa della generale contrazione dei traffici e della concorrenza dei nuovi mezzi di trasporto; tutte si trovano di fronte a forti disavventi finanziari. L'Italia, che oltre alle difficoltà comuni a tutti i Paesi, deve anche lottare contro gli ostacoli creati dall'assedio economico, può tuttavia annunciare che la rete di Stato si avvia al pareggio del bilancio, e che in pari tempo continua il miglioramento dei servizi ed il perfezionamento dei mezzi tecnici di esercizio.

Automobili su rotaia

Sulle linee secondarie l'estensione data alle automotrici ha trasformato completamente le condizioni dell'esercizio. Le automotrici conosciute col nome di *littorine*, sono, tecnicamente, delle automobili su rotaia: veloci e leggere, possono realizzare velocità commerciali elevate anche nei servizi locali che esigono fermate frequenti, e richiedono una spesa viva di esercizio che è circa la metà di quella dei treni a vapore. Su molte linee secondarie, col servizio delle automotrici è stato possibile, senza aggravio di spesa, ridurre alla metà la durata dei viaggi, ed aumentare notevolmente il quantitativo delle corse giornaliere.

Per quanto riguarda le linee principali, notevoli risultati sono stati conseguiti con l'estensione ed il perfezionamento della trazione elettrica, la cui applicazione è specialmente vantaggiosa sulle linee a traffico elevato, sulle quali maggiore è il consumo di carbone. Durante lo scorso anno, con una eccezionale intensificazione di lavori, si sono potuti attivare ben 700 Km. di linee ad esercizio elettrico, cosicché la rete ferroviaria dello Stato esercitata elettricamente è salita in totale a circa 3200 chilometri.

Trazione elettrica

Le linee elettrificate sono scelte tra quelle di maggior traffico, e su di esse vengono, in quanto possibile, inistradati anche i treni di linee ancora esercitate a vapore. Così avviene, ad esempio, che i treni veloci fra Torino e Roma, in attesa della completa elettrificazione della linea tirrenica, seguono provisoriamente l'itinerario Torino, Pisa, Firenze, Roma per sfruttare le tratte già elettrificate fra Torino e Pisa e fra Firenze e Roma.

In complesso le linee finora elettrificate rappresentano, come entità di traffico, circa un terzo di quello della rete statale, ed assicurano un risparmio annuo di oltre un milione di tonnellate di carbone. Un vasto programma di ulteriori elettrificazioni è inoltre già in pieno sviluppo.

Ciò sistema di elettrificazione a corrente continua recentemente adottato, si sono potuti mettere in servizio potenti locomotori capaci di realizzazioni fino a 120 Km. di velocità oraria, il che ha consentito di migliorare notevolmente la marcia dei treni a lunghe distanze.

Il ministro on. Benni ha anche annunciato che entro l'anno corrente potranno entrare in funzione i nuovi treni rapidi, capaci di sviluppare la velocità massima di 100 Km. l'ora. Sono i treni a forma aerodinamica (dei quali già ci siamo intrattenuti su *La Stampa*) formati di tre parti articolate e collegate fra loro a mezzo di manicotti elasticci, in modo da costituire come un unico veicolo della lunghezza di circa 60 metri, a pareti lisce, arrotondate, così da facilitare la penetrazione nell'aria, riducendo la resistenza che l'aria oppone alle alte velocità.

Treni aerodinamici

I nuovi treni rapidi aerodinamici risulteranno di due serie, secondo la natura dell'energia dalla quale saranno alimentati: gli elettrotreni entreranno in funzione nelle linee Bologna-Roma e Roma-Napoli già elettrificate a corrente continua; gli autotreni, muniti di motori a nafta, faranno servizio sulle linee non ancora elettrificate da Torino a Venezia-Trieste, e da Milano a Bologna.

Per poter circolare con sicurezza ad alte velocità occorrono però non soltanto dei buoni veicoli, ma anche delle buone strade; perciò l'armamento delle ferrovie costruito quando le esigenze dell'esercizio ferroviario erano assai diverse da quelle che sono attualmente, deve essere completamente rinnovato e rafforzato. E' un imponente lavoro di trasformazione, che va compiendo gradualmente sulle più importanti linee della rete. Anche nell'anno scorso robuste rotarie del peso di 48 a 50 Kg. per metro lineare hanno, su lunghe tratti, sostituito le rotarie precedentemente in uso del peso di 38 Kg. per metro lineare; e molte altre opere di rinnovamento e di rafforzamento sono state compiute per aumentare sempre più la robustezza delle principali linee della nostra rete di Stato.

In complesso si è raggiunto nell'anno scorso l'importo di circa un miliardo di lire per lavori ed acquisti di materiali, in massima parte destinati al perfezionamento dell'esercizio.

Adeguare le ferrovie alle moderne necessità della vita è un problema tecnico ed economico che si impone a tutte le grandi Nazioni; e l'Italia, nonostante le difficoltà del momento, mostra di non trascurare, anche in questo campo, la sua opera di civiltà e di progresso.

Edilio Ehrenfreund

GLI SPORT

II G. P. di Monaco

Confronto internazionale nel primo circuito della stagione automobilistica

L'ormai classico Gran Premio di apertura della stagione automobilistica internazionale, il Gran Premio di Monaco che si disputa sul tormentatissimo e difficile circuito di Montecarlo — prototipo e capocampione dei circuiti stradali, svilungesi interamente lungo le ville, palazzi, alberghi, giardini e passeggiate dell'originale capoluogo monégasco — si è adagiato in due prove, ognuna delle quali assume quantomeno la importanza che compete ai principali grandi premi della stagione. Per un complesso di cause, varie nelle loro origini, ma concordanti a un risultato comune, tutte le Case europee vigili sul campo dei sport si sono trovate quest'anno nella necessità, o nella opportunità, di tentare la sortita in grande stile e in forma ufficiale sin dalla prima corsa: la lotteria che accompagna la duplice manifestazione — modello sui tipi di Tripoli — è non ultimo delle cause che hanno assicurato al circuito monégasco un successo brillante.

Sabato 11 aprile la sagra montenegrina dell'aristocratico Principato verrà aperta con la Coppa Principi di Rainier, corsa di velocità per vetturette che si disputerà su 50 giri del celebre circuito, pari a 159 km. Sono iscritte tutte le marche che coltivano questa categoria: Alfa, Amilcar, Bugatti, Daimler-Benz, Maserati, MG.

La partecipazione della Marca bolognese è ricca di ben nove vetture, di cui tre nella squadra ufficiale, guidate da Tassi, Villoré, Zehender, e sei indipendenti affidate a Rovere, Bianco, Durand, Me, Eovy, Kautz, Ruesch, Villoré, Rovere e Bianco sono, come è noto, specialiste delle piccole cilindrate, dove hanno raccolto allori nelle corse nazionali: quanto a Zehender, vecchia fedele della marcia e del circuito, non occorre presentazioni; e di Tassi, l'indipendente campionato di calcio saranno invitati a ritornare nell'Uruguay. Ciò per ragioni esclusivamente tecniche, e cioè, per rafforzare le maggiori squadre (Penarol, Nacional ecc.) e di conseguenza anche la squadra nazionale.

Fra i calciatori richiamati vi sarebbero Porta e Faccio dell'Ambrosiana, Andreolo del Bologna, oppure Figliola del Genova. Sarà pure invitato a ritornare Mascheroni dell'Ambrosiana, ma sui tornelli del valente terzino non si fa alcun assegnamento.

Gli schermitori italiani al torneo di Montecarlo

Roma, 9 notte. Al torneo per squadre di Montecarlo, che avrà luogo nei giorni 20 e 21 aprile, parteciperanno gli schermitori:

Spada: Coppa di S. A. S. il principe di Monaco: Ragni (capitano), Brusati, Mangiarotti, Cerchiari, Fierfietto; Coppa della Sporting Club di Monaco: Gaudini (capitano), Bocchino, Guaragna, Marzocato.

Brillante prova di Abruzzi contro l'argentino Escudé

Buenos Aires, 9 notte. Il peso leggero italiano Ottello Abruzzi si è misurato la scorsa notte al Luna Park col pari peso argentino Ernesto Escudé. Il combattimento, fissato in dodici riprese, è stato condotto con straordinaria tenacità e tenacia, e si è concluso valorosamente testa a testa, suo antagonista del quale si è mostrato più energico e più deciso. Il pubblico ha sottolineato con prolungati applausi alcune azioni del guerriero italiano che è apparso nettamente superiore all'argentino. Contro il verdetto del giudice, che ha dichiarato vinto pari, il pubblico è inserito, tentando di raggiungere il ring.

La finale del G. P. Giovanni fissata al 7 giugno

Roma, 9 notte. La Fidal ha rinviato la finalissima del Gran Premio dei Giovani, dal 31 maggio al 7 giugno. Questa si svolgerà a Torino, organizzata dal Comando Federale dei Fanci Giovanni. In conseguenza, le eliminatorie di zone del G. P. dei Giovani potranno essere organizzate anche in data 17 maggio.

La finale del Criterion di marcia e pentathlon per i Giovani si svolgerà a Roma il 24 maggio. Per ragioni tecniche ed organizzative sono state appurate le seguenti modificazioni al calendario nazionale: 21 aprile: Verona, preliminare maschile; 26 aprile: Firenze, preliminare femminile; 3 maggio: prova di preparazione olimpica per i m. 2000 ad ostacoli.

Ogni speranza è dunque lecita. In ogni caso, Nuvolari, Farina, Trossi, Brivio impegnerranno certi assi più che nelle grandi corse delle due ultime stagioni i principali affari dell'industria straniera: Stasi, Varzi, Fagiolli, Caracciola. Abbiamo così indicato gli otto probabili protagonisti della veementissima battaglia, che prelude ad una stagione di attività automobilistica indubbiamente più interessante delle precedenti.

Le prime prove

Monaco, 9 notte. Siamo già avuto inizio le prove dell'VIII Gran Premio automobilistico che si svolgerà domenica prossima. Ecco i risultati: Von Stuck, 29'; 17 giri; Varzi, 2'; 21"; Rosemeyer, 29'; Caracciola, 21'; Chiron, 21'; Chiron, 21'; Wimille, 21'; William, 22'; Ettelstein, 22'; Sommer, 21'; Brivio, 21'; Tadini, 22'; Farina, 21'; Trossi, 21'.

TORINO. — Turno di propaganda a volo, organizzato, con inizio al mattino, dal Dopolavoro provinciale, in via Frejus 30 (Cambi-Dop-Prov).

TORINO. — Campionato prov. di corsa campestre, organizzato dal 20 aprile dal Dip. Provinciale su un percorso di 8 Km.

TORINO. — E' Eliminatoria G. P. dei Giovani organizzata per il 12 aprile dal F. G. C. e Amis Maramonti: allo Stadio Mursolin. Gara in rotazione, 1000 m. su pista dura, su pista dura e su pista dura; marcia km. 8; staffetta km. 100x4. Iscrizioni chiuse il 10 aprile.

TORINO. — Coppa Rossa (la pre-olimpica), corsa per dilettanti (km. 110) organizzata per domenica 12 dalla Polisportiva G. Doglia.

MERCATI

CEREALI

Castelbagni, 9. — Frumento bianco e duro, 100 g. 11. 117-120. N. 1940.

— 1941. 99. 99. 99. 99. 99.

— 1942. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1943. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1944. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1945. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1946. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1947. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1948. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1949. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1950. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1951. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1952. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1953. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1954. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1955. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1956. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1957. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1958. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1959. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1960. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1961. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1962. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1963. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1964. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1965. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1966. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1967. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1968. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1969. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1970. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1971. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1972. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1973. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1974. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1975. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1976. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1977. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1978. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1979. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1980. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1981. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1982. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1983. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1984. 100. 100. 100. 100. 100.

— 1985. 100. 10