



Editoriale

Come potete notare già dalla prima pagina, questo numero presenta una novità: e cioè l'inserimento delle foto nel giornalino. Il risultato ci sembra discreto considerando che la "stampa" avviene con una normale fotocopiatrice. Siamo curiosi di conoscere il parere dei lettori su questa innovazione apportata per migliorare il notiziario.

Inoltre ci scusiamo con tutti i soci per il ritardo sulla data prevista – settembre – con il quale esce questo numero. Ciò è dovuto al notevole impegno che ha comportato per alcuni componenti della redazione la preparazione del materiale per la nostra partecipazione al 6° raduno nazionale del vapore vivo durante l'ultimo Hobby Model Expo di Novegro. Inoltre anche il direttore del notiziario, che collabora attivamente alla realizzazione del giornale, è impegnato in un corso di aggiornamento professionale ed ha avuto molti problemi nell'industria in cui lavora a causa delle recenti alluvioni.

La redazione

E il treno va!

E il treno va! e per davvero. Domenica 26 luglio alle ore 10.30 alla "stazione di Udine" è partito il primo treno a scartamento cinque pollici con alla testa il mitico 245 di Pino De Rosa.

La SAT è riuscita così a concretizzare, dopo 4 anni dal progetto e 21 mesi dal primo colpo di piccone, un sogno, che tra varie peripezie in certi momenti sembrava irrealizzabile, quello di avere un proprio circuito fisso per il cosiddetto "Vapore Vivo". Intendiamoci, il lavoro non è ancora concluso, anzi molti traguardi ancora aspettano gli appassionati (completamento della massicciata, costruzione della zona deposito, solo per dire alcuni), ma il poter vedere questi piccoli gioielli correre all'interno dello spazio concesso dal DLF di Udine è per noi motivo di grande orgoglio.

E cosa dire a motivo di tutto ciò! Come responsabile del gruppo solo "GRAZIE!".

Un grazie di cuore a tutti quelli che a diverso modo si sono approntati per realizzare questa impresa.

Grazie innanzi tutto a quei soci che,

trasformandosi temporaneamente in geometri, ingegneri, manovali, muratori, operai, hanno scavato, posato tubazioni, armato, impastato e gettato calcestruzzo, tagliato, piegato, calandrato, saldato, forato, dipinto traversine, scambi e verghe di binari. Ricordiamo allora i vari Pino, Claudio, Roberto, Simone, Nedo, Valter, Massimo, Lorenzo e mi scuso con tanti altri che non ho citato, ma che hanno ugualmente contribuito a tutto ciò. E pure, consentitemelo, Loris, Giorgio, persone che nel corso della realizzazione hanno poi preferito prendere altre strade, ma che indubbiamente hanno lasciato la loro impronta.

Grazie al nostro presidente Roberto Francescato ed al consiglio direttivo del DLF che con notevole pazienza hanno sopportato e saputo attendere lo svolgersi dei lavori e gentilmente sponsorizzato economicamente e "spiritualmente".

Grazie a tutti quell'amico dell'amico, conoscente, parente di trentesimo grado, i quali nel più completo anonimato hanno prestato i vari utensili e macchinari necessari, hanno trasportato i materiali con la nostra stessa gioia di vedere realizzarsi qualcosa.

Ed infine ultimo ma non ultimo, un grande grazie di cuore da parte mia a tutti voi che ci avete incoraggiato anche solo con un sorriso od una "pacca sulle spalle" nei momenti belli come quelli in cui veniva voglia di lasciar perdere tutto.

Ma forse il modo più giusto sarà di invitarvi a passare in occasione di qualche manifestazione presso il circuito e farvi ascoltare per un attimo, magari ad occhi chiusi, il fischio di queste locomotive per far capire che proprio quel suono è il più bello dei grazie.

Fabio Galimberti



Il primo treno transita sul ponte del circuito vapore vivo

La Carinzia investe nel treno

Con un investimento di 220 milioni di scellini fino all'anno 2014, il Land della Carinzia ha finanziato la modernizzazione e ristrutturazione di 12 convogli navetta ÖBB per il traffico pendolare. Riconoscibili dalla scritta "City Shuttle", queste composizioni (esteriormente simili a quelle MDVE delle FS), sono state internamente ridisegnate nella disposizione dei posti con nuove poltrone, nei colori dell'arredamento (azzurro e grigio chiaro) e nei servizi offerti a bordo (comparto bagagli voluminosi, zona bici al seguito, spazio apposito per passeggeri in carrozzella).

Le prime composizioni sono già in servizio sulle linee facenti capo a Villaco; tale intervento fa parte del più ampio programma di sviluppo del traffico pendolare intrapreso dalle ÖBB, che con una spesa di 6,5 miliardi di scellini prevede l'acquisto di 900 nuove carrozze (anche a 2 piani per la zona di Vienna) e con ulteriori 2,7 milioni di scellini la modernizzazione di altre 660 carrozze già in servizio. Dal momento che i primi treni rimodernati e quelli nuovi di fabbrica sono entrati in servizio prima ancora che iniziasse la campagna pubblicitaria per farli conoscere all'utenza pendolare, questo ci dà l'idea di come in certi Paesi la ferrovia sia veramente al servizio della collettività (e la risposta in termini di afflusso di passeggeri è sempre garantita).

Alessandro Fanutti

Incontri internazionali a Villaco

Con l'orario estivo 1998, nel lasso di tempo compreso tra le 11,40 e le 12,30 del mattino si concentra nella stazione di Villaco un così elevato numero di treni interni ed internazionali, con altrettante manovre e cambi di trazione, alle quali merita veramente di assistere.

Tralasciando i convogli locali per Mauthen e da Spittal, si comincia con l'IC "Egger Lienz", da Vienna per Lienz, che porta in composizione la variopinta carrozza ÖBB "Parco giochi" per i bambini, con tanto di disegni in tema sulle fiancate.

Quindi, da Venezia, arriva l'Exp "Gon-

doliere", le cui due carrozze (ÖBB e FS) devono proseguire su Vienna con l'IC "Hugo von Hofmannstahl". Sul binario n. 4 arriva poi l'EC "Mimara", da Zagabria per Berlino, che cambia trazione ed inverte il senso di marcia, con composizione uniforme di carrozze di fabbricazione austriaca SGP di ben 4 amministrazioni diverse, HŽ, SŽ (tra cui la ristorante), ÖBB e DB, sempre molto pulite esteriormente e con una varietà di colori che ben si armonizzano tra di loro.

Arriva quindi l'IC "Hugo von Hofmannstahl", da Monaco di Baviera per Vienna via Villaco, con in testa tre carrozze ÖBB Salisburgo-Roma (che proseguiranno per Tarvisio con l'EC "Romulus") ed in coda quattro carrozze (ÖBB e DB) Monaco-Belgrado.

La locomotiva elettrica di manovra, nello staccare a questo IC la sezione Salisburgo-Roma, gli attacca quella Venezia-Vienna arrivata a Villaco con il "Gondoliere"; dalla coda dello stesso treno da Monaco vengono invece prelevate le quattro carrozze per la Serbia (tipo X delle DB ed Eurofima delle ÖBB), che con l'aggiunta di altre due carrozze SŽ Villaco-Belgrado che stazionavano sul 2° binario, vanno a formare un treno espresso che di lì a poco partirà verso Jesenice al seguito della stessa locomotiva che aveva portato a Villaco l'EC "Mimara".

E' la volta quindi dell'EC "Romulus" da Vienna, al quale dalla coda vengono prelevati il carro con le auto al seguito e la carrozza ÖBB per i relativi passeggeri, che vengono poi accostate all'apposita rampa di scarico, ed agganciata la sezione Salisburgo-Roma che era arrivata, se ben si ricorda, con l'IC "Hugo von Hofmannstahl". In questo panorama di 'candore' ferroviario, la nota stonata è data dalle carrozze FS dell'EC "Romulus", completamente ed orrendamente imbrattate all'inverso-simile.

Tutte le manovre descritte avvengono quotidianamente con una rapidità unica ed una precisione davvero millimetrica, tali da consentire a tutti i treni di ripartire in orario con la nuova composizione; in 50 minuti si può quindi assistere ad uno spettacolo ferroviario degno dell'interesse di ogni appassionato.

Alessandro Fanutti

Il tram di Padova andrà ad "immondizia"

E' ormai prossimo l'affidamento degli appalti ed il conseguente via ai lavori per la linea tranviaria di Padova che servirà la città in senso nord-sud, passando per il centro.

L'energia elettrica necessaria per la trazione verrà fornita dai generatori alimentati dal vapore prodotto dal recupero dei fumi dell'impianto di incenerimento rifiuti urbani della locale azienda municipalizzata nettezza urbana, impianto attualmente in via di ampliamento.

Miconi Marco

Conegliano: Expò 1998

Come da tradizione, ormai sono 21 anni, anche quest'anno, nel terzo week end di settembre, si è svolta la manifestazione Expò Conegliano. Essa ha visto una buona partecipazione di pubblico.

In paese, come consuetudine, erano esposti auto e camion, mentre in stazione c'era la sezione che più ci interessava, quella ferroviaria, che presentava l'esposizione dei seguenti rotabili: E 402.012 (D.L. Firenze), E 626.015 (D.L. Mestre), 214.4136, 245.6005 (D.L. Venezia) - uno dei 9 245 costruiti dalla Jenbach -, ALn 668.1259 (D.L. Treviso) nei nuovi colori FS e con i soliti graffiti, LDn 24.303 (D.L. Udine), carrozza pilota con livrea pubblicitaria Caffè Kimbo, carrozza MDVE con livrea pubblicitaria Amico treno, carrozza sanitaria, C 36.033 centoporte (res. Faenza), Az 51.051 livrea verde (res. Bologna) e 2 carri Gabs adibiti a mostra dell'artigianato locale. Inoltre era presente l'ETR 480, treno n. 44, che ha poi effettuato alcune corse gratis su Pordenone.

E' transitato a sorpresa l'ETR 302 Settebello, che si dirigeva a Sacile, dove ha effettuato un treno d'agenzia.

Come al solito erano state allestite le mostre fotografiche e modellistiche, la prima dedicata alla linea di Calalzo.

Denis Carlutti

Le ipotesi di pedaggio sui binari delle nuove FS

Sono state pubblicate il 25 giugno 98 le ipotesi di pedaggio sulla rete FS per le varie tipologie di convogli, queste tariffe sono il frutto del riassetto della S.p.A. in nuove divisioni. Nella seguente tabella sono riportate le tariffe di pedaggio espresse in lire/treno Km.

Eurostar Italia	5095
Intercity	4808
Eurocity	4835
Espresso	3687
Euronotte	4035
Treno Metropolitano	10139
Interregionale	4130
Regionale	5042
Treno merci celere	3464
Merci diretto	5579
Combinati speciali	3136
Merci postale	3761

Marco Miconi

Curiosità ferroviarie

La gente riconosce i ferrovieri nella nuova divisa blu-verde?

Io direi di no, visto che nonostante la presenza di vari ferrovieri con la nuova uniforme, io, che ero vestito casualmente in giacca e pantaloni blu (tra l'altro di due toni differenti e non corrispondenti con quelli FS), sono stato scambiato da ben 2 passeggeri per ferroviere, con relative richieste di informazione (ad una delle quali ho anche saputo rispondere).

Nello stesso giorno a Conegliano un terzo passeggero mi chiedeva altre informazioni, che anche in questo caso ho saputo dare.

In conclusione, meglio vestirsi con colori diversi dal blu se non volete sentirvi apostrofare con domande tipo: "La coincidenza per Cividale?....."

Denis Carlutti

Notizie Flash

E' stato firmato un accordo tra la SAF, la SAITA (gestori dell'autotrasporto provinciale) e l'ATM di Udine (servizio urbano). Questo è stato realizzato per poter partecipare alla gara di appalto, con norme europee, per la gestione dei servizi degli autotrasporti della provincia di Udine, che sarà a gestore unico.

Claudio Canton

In composizione ad un treno navetta per servizi interregionali che transita ogni tanto in regione c'è una carrozza MDVE con le scritte pubblicitarie della Carta Amico Treno.

Lorenzo Pantani

Con il foglio di disposizioni del 21 maggio 98 le FS hanno apportato alcune modifiche alla tabella di circolabilità dei mezzi di trazione; tra esse, la soppressione della colonna relativa alla locomotiva E 428, in quanto non più in esercizio.

Lauro Furlani

Il 28 giugno è giunto ad Udine il treno dell'UNITALSI, detto anche il treno violetto (per i ferrovieri è - più o meno spiritosamente - il treno violetto od il treno del vescovo).

Il convoglio è giunto sul 1° binario alle 10.30 con circa 25' di ritardo (non male, visto che parte da Lourdes, sul confine franco-spagnolo, attraversa tutta la Francia meridionale e l'Italia del nord).

La composizione era di 13 pezzi, dei quali 11 erano carrozze UIC X sia in versione cuccetta, sia normale di II^a classe, tutte in livrea rosso fegato, tranne una cuccetta nei nuovi colori e 2 carrozze per infermi (vetture ospedale). Tutto il materiale era FS e la trazione era affidata ad un E 656.

Nello stesso momento era presente un merci diretto a Venezia alla cui trazione c'era la già segnalata E 636.080, che, come ulteriore curiosità, marciava con il pantografo anteriore in presa.

La stessa locomotiva l'ho rivista nel pomeriggio alle 16.40 a Ronchi dei Legionari Sud alla testa di un lungo merci, proveniente da Venezia e diretto a Gorizia via raccordo merci tra le due stazioni di Ronchi.

Denis Carlutti

Anche gli E 652 cominciano a ricevere la nuova livrea FS. Si segnalano con questi colori l'E 652.165 del deposito di Udine, in composizione ad un treno navetta, e l'E652 164 del deposito di Verona, che era alla testa dell'IC Ippolito Nievo Udine-Roma l'11 luglio.

Denis Carlutti

Aspetto insolito della stazione di Udine alle ore 20.00 del 15 luglio a causa di uno sciopero locale. Ad esclusione di un treno sul 1° binario, l'intero piazzale, platee di lavaggio comprese, era desolatamente vuoto.

Simone Linzi

Dal giorno 16 luglio '98 tra le stazioni di Sacile e Conegliano è stato sostituito il sistema di blocco manuale con il sistema elettrico conta assi.

In seguito a tale modifica sono stati soppressi i segnali delle fermate di Orsago e Pianzano. In quest'ultima località è stata attivato un posto di blocco intermedio impresenziato, integrato da A luminosa.

Lauro Furlani

Il 18 luglio l'altoparlante della stazione di Udine ha annunciato che un treno aveva "zero minuti di ritardo". Nello stesso giorno erano presenti sul piazzale della stazione di Udine 2 245 con il tetto color nero, invece del classico argento.

D. Carlutti/L. Montagner

Il giorno 18 luglio alle ore 17.20 è rientrato a Udine il treno soccorso che trainava l'E 636.035 che aveva un asse rotto. Era composto dai D 345.1075 e D 345.1036 e da due carri soccorso.

Lorenzo Pantani

Il 19 luglio il Romulus per Roma aveva in composizione ben 4 carrozze Z1 nella nuova livrea ed era trainato da un E 656 come ai vecchi tempi.

Lo stesso giorno, il Gondoliere diretto a Wien aveva in composizione una carrozza tipo X color rosso fegato che presentava una vistosa insegna del giornale Famiglia Cristiana.

Denis Carlutti

Il 25 luglio alle 18.30 sui pannelli indicatori della stazione di Udine era segnalato che il treno in partenza dal

1° binario alle 17.30 (quindi anche l'orario era sbagliato) era diretto a CHUHDAKE. Il rotabile titolare del treno era l'AD 910 della Udine-Cividale. Che la FUC faccia ora anche servizio internazionale?

Lorenzo Pantani

Dal 1° agosto al 6 settembre è rimasta chiusa la ferrovia Mofalcone-Trieste per permettere i lavori di ampliamento, con un abbassamento del piano dei binari, della sagoma delle gallerie di questo tratto, onde permettere il transito dei treni per trasporto intermodale. Il servizio ferroviario è stato sostituito con auto-corse, però fino a pochi giorni prima della chiusura le ferrovie non erano riuscite a trovare un accordo con i gestori dell'autotrasporto regionale. Alla fine l'APT di Gorizia ha gestito circa il 35% del servizio, mentre il resto è stato curato dagli altri gestori regionali, da autoservizi del Veneto e da altre società collegate con la Sogin (la società partecipata delle FS per i servizi sostitutivi), visto il gran numero di corriere necessarie per l'operazione.

Per la gestione del servizio merci, che è stato dirottato sulla direttrice Gorizia-Nova Gorica-Aurisina (quindi via Slovenia) sono giunti a Gorizia, a coadiuvare quelli di Udine, 2 D 345 a comando multiplo del deposito di Taranto. Una curiosità: i D 345 ritornavano a rifornirsi di gasolio a Udine perché il nuovo rifornitore di Gorizia, costato svariati milioni, non è utilizzabile avendo le manichette troppo corte, e nessuno si preoccupa di sostituirle.

Claudio Canton

L'1 agosto in composizione ad un treno merci transitato per Udine c'erano dei carri della RENFE (ferrovie spagnole). Questo è un fatto insolito per le nostre zone, in quanto tali carri si vedono solo in qualche rarissima occasione.

Lo stesso giorno è transitato un altro merci carico di auto con in coda 6 carri carichi di autoambulanze, destinate probabilmente in Romania, in quanto su una di esse era scritto: Serviciul de ambulanta - 961 - Judean.

Denis Carlutti

L'otto agosto erano presenti nel deposito di Udine le locomotive D 145

1022 e 1037 dotate di comando multiplo. La 1022 è fresca di riparazione ed ha assegnazione al deposito di Udine. Sono destinate alla manovra nello scalo di Cervignano.

Carlo Pravisano

Il nuovo piano regolatore di Villa Santina prevede, per esigenze di viabilità, la demolizione del fabbricato della stazione, che era capolinea delle ferrovie Carnia-Villa Santina e Villa Santina-Comeglians.

Sulla questione è intervenuta anche l'associazione Legambiente che critica l'intervento e che propone invece il recupero dello storico edificio, come è avvenuto per la gemella stazione di Tolmezzo.

Claudio Canton

A Tarvisio Bassa, presso un ristorante, è esposto un carrello minerario usato come fioriera e posto su uno spezzone di binario lungo circa un metro. Il carrello proviene molto probabilmente dalle ex miniere di Cave del Predil.

Denis Carlutti

A Tarvisio C.le su una locandina annunciante la vendita di edifici e terreni FS in regione, tra i quali alcuni della vecchia Pontebbana, si poteva leggere:

S. Giorgio della Richinvelda - area annessa m² ... ecc., ecc., linea CARARSA-CREMONA in luogo di Casarsa-Gemona. Ma le FS sanno dove hanno le proprietà?

Denis Carlutti

Disavventura per l'Eurocity Romulus il 14 agosto. Per il distacco di un pezzo di cerchione dalla ruota di una carrozza nel tratto Basiliano-Casarsa, il convoglio è stato fatto rallentare e poi fermare alla stazione di Casarsa, dove la carrozza è stata staccata. Il treno è poi ripartito con un ritardo di 82 minuti.

Claudio Canton

Il 21 agosto era presente a Udine l'E 645.035 del deposito di Reggio Calabria. La locomotiva è appena stata revisionata dalle Officine Saline Joniche e monta i carrelli degli E 646; inoltre è stata dotata di smorzatori antiserpeggio. La cassa è completamente dipinta in isabella, mentre sui frontali sono stati applicati i nuovi marchi FS, che, essendo verdi-blu,

stonano completamente con la livrea della cassa.

C. Pravisano/C. Canton

A causa della demolizione di un cavalcavia nei pressi della stazione di Cervignano, la ferrovia Venezia-Trieste è rimasta chiusa tra le stazioni di S. Giorgio di Nogaro e Monfalcone dalla sera di sabato 29 alla mattina di lunedì 31 agosto.

Claudio Canton

Due locomotive E 402 B, e precisamente la 108 e la 120, hanno eseguito alcune prove sulla Pontebbana nella settimana compresa tra il 20 ed il 26 di settembre.

Carlo Pravisano

Il 27 settembre con l'introduzione dell'orario invernale anche la FUC ha aggiornato il proprio orario. Ora le corse sono salite a 23 al giorno, con un treno ogni 20 minuti nelle ore di punta.

Claudio Canton

Tra le stazioni di Basiliano e di Udine è in costruzione un raccordo industriale che collegherà la ditta Friulana Gas con la ferrovia in piena linea. Questa ditta ha già pronto da molto tempo il proprio scalo interno ed un locomotore per le manovre.

Denis Carlutti

Il 245 rimotorizzato in servizio a Udine è stato "battezzato" dal personale con il nome di "Titanic", con tanto di scritte sotto le targhe. Non si conosce il motivo di questa denominazione.

Denis Carlutti

Il giorno 19 settembre sono transitati per Udine 2 carri Tams delle SŽ adibiti al trasporto di coils. Sulla fiancata recavano una tabella con la seguente scritta: Trasporto di coils dall'acciaieria di Jesenice. turno carro: Cornuda-Cittadella-Sesto S. Giovanni. Una volta scaricato rinviarlo vuoto alla stazione SŽ Jesenice.

Denis Carlutti

Le Ferrovie Venete hanno alienato l'automotrice AD 805. Alcune parti verranno smontate e tenute come pezzi di ricambio per le altre AD 800. Si terrà poi l'asta per la demolizione.

Roberto Chiandussi

Notizie dalla stampa

Da IL GIORNALE del 12 luglio 1998

C'è un treno per Cividale? Il numero verde (voce virtuale) lo ignora, l'operatrice (voce vera) pure

Le FS non sanno che i treni arrivano in Friuli

Situazione critica: le otto di sera, bisogna partire per Cividale del Friuli la mattina dopo. Niente orario dei treni in casa. Le edicole chiuse. Ci sarebbe il numero verde delle FS, attivo dall'estate dell'anno scorso: 147888088. Provvidenziale. No, tutt'altro: se fosse per le Ferrovie dello Stato, quel treno per Cividale non lo prenderebbero mai.

Dieci tentativi a raffica. Giù a pestare le dita sull'1478. Niente: linee intasate. C'è solo un'ora di tempo perché FS Informa alle 21 va a dormire, diventa inattivo. All'undicesima chiamata, risponde una vocina metallica, uscita dalle corde vocali di un computer. «Vuole partire da Milano?», chiede la signora telematica dopo un prologo eccessivo. «Risponda - minaccia l'hardware in gonnella -: sì o no?».

Un colpo di tosse o qualche secondo di anticipo possono essere fatali. Per gli afoni e i frettolosi arriva rapida la strigliata: «Parli chiaramente: sì o no?». «Sì, sì, da Milano» rispondiamo. Obbedienti, sillabiamo poi il nome della città di desti-

nazione: Cividale del Friuli. «Vuole andare da Milano a Cittadella?», si affanna la stolta vocetta. «No, Cividale del Friuli». «Civitavecchia?». «Non Civitavecchia, Cividale». «Vuole recarsi da Milano a Nocera Inferiore?», si ostina la tonta. La sensazione di essere presi per i fondelli è forte. «No, che c'entra Nocera?». Ripetiamo lentamente la richiesta. Silenzio.

Dopo qualche attimo di imbarazzo, la centralista computerizzata emette il verdetto: «Ci dispiace, ci sono problemi nella comunicazione. Le passo l'operatore numero 10112». Cala la tensione: finalmente alza la cornetta una signorina, in carne e ossa. Vuole andare a Cividale? domanda. «Ma a Cividale non arriva il treno: non c'è la stazione». Chiediamo allora se ci può dire dove dobbiamo scendere, per poi raggiungere l'agognato Cividale con qualche altro mezzo. Ecco la risposta: «Non saprei, non abbiamo la cartina. Guardi sulla cartina e poi ci richiami». Clic.

Peccato che a Cividale, in realtà, il treno ci arrivi. Sull'orario ufficiale delle Ferrovie dello Stato, aggiornato al maggio '98, a pagina 428, è scritto tutto chiaramente: partenza da Milano alle 13.10. Arrivo a Udine alle 17.42. Cambio alle 18.30, con tappa finale a Cividale alle 18.46. Bastava sfogliare l'elenco.

Ma ormai è troppo tardi, sono passate le nove. Mettiamoci l'anima in pace: il treno è perso, la credibilità delle FS anche.

Emanuela Fontana

Visita al deposito di Firenze Romito

Il 12 settembre '98 la SAT ha effettuato la visita del deposito di Firenze Romito.

La visita, accompagnata da un tempo incerto, ha permesso ai pochi partecipanti di vedere un deposito molto interessante dove la parte del leone la fanno gli E 402 A - prima serie - nella loro accattivante livrea rossa.

Presenti anche tutti i moderni mezzi delle FS, compresi alcuni prototipi ormai abbandonati, vista la presenza dell'ufficio studi e sperimentazione per quanto riguarda la trazione. Tra questi il TAF sperimentale delle FS, con le apparecchiature di misura collegate, i nuovi E 402 B 102 ed E 412 001 AD Tranz.

Da segnalare inoltre la gru pesante FS, le carcasse dell'ETR 500 X e di tre locomotive E 453 ed E 454 che versano abbandonate in uno stato penoso dopo l'abbandono del progetto.

Una sorpresa è stato trovare in deposito oltre alla 740.451, ex siciliana in ottime condizioni, la 640.148 in fase di restauro, ormai avanzatissimo, che sarà pronta per l'inaugurazione della tratta Borgo S. Lorenzo-Firenze della Faentina.

La cura dell'opera di restauro ha lasciato sbalorditi i partecipanti.

Ora a cura sempre dello stesso gruppo di "restauratori" è prevista la riparazione e la rimessa in pressione per l'anno 2000 della 685 089 proveniente dal museo di Trieste Campo Marzio. Vista la 640 c'è veramente da aspettarsi ottimi risultati.

Marco Miconi

Notizie dalla stampa estera

A cura di M. Miconi

Da TRAINS Ago-Set-Ott '98

Tra le grandi compagnie americane è scomparsa la Conrail, una delle celebri Super Seven, le sette più grandi compagnie americane che si erano divise il traffico statunitense dalla fine degli anni 70, fino alle fusioni di questi ultimi anni.

La rete è stata divisa tra due grosse compagnie, che tra interventi della commissione antitrust, e ripensamenti, si sono spartite le linee gestite dalla Conrail.

La compagnia, nota per la colorazione blu delle locomotive, effettuava il servizio merci nella parte Nord-orientale degli Stati Uniti. In pratica sulle linee che appartenevano alla Penn Central, compagnia nata dalla fusione avvenuta nei primissimi anni '70 di due mitiche compagnie, la New York Central e la Pennsylvania, quest'ultima proprietaria del corridoio New York-Washington D.C.

Le nuove esercenti della rete, divisa in modo di soddisfare le normative antitrust americane, sono la CSX e la Norfolk & Western, che attualmente sono concorrenti sui servizi merci che collegano Chicago, e di conseguenza l'ovest degli USA, con la costa atlantica.



L'E 412.001 ed alcuni partecipanti

Ritorno all'Expo Model di Fossano

Anche quest'anno non mi sono voluto perdere l'annuale mostra di modellismo della città degli Acaja.

Così giovedì 4 giugno verso le 21 sono arrivato in Piazza d'Armi a Fossano con vetrinetta, modelli e ... un tempo inclemente: pioggia fitta, che mi è subito venuto da pensare "mostra bagnata, mostra fortunata".

Per ragioni a me ignote è stato scelto il periodo concomitante con la fiera patronale, perciò molti spazi che l'anno scorso erano occupati dal modellismo quest'anno erano zeppi di auto (nuove e usate), capi d'abbigliamento, porte per interni, fiori e piante, ecc.. A questo bisogna aggiungere che quest'anno non sono stati concessi i locali dell'Istituto Salesiano, in cui negli anni passati dimoravano diorami, vetrinette e plastici. In definitiva quest'anno il fermodellismo è stato concentrato in Piazza d'Armi.

Come se non bastasse i colleghi del Cunifer, col loro plastico, non sono potuti venire. Così, un po' soletto ed in spazi limitati (rispetto agli anni passati) ho cominciato a mettere in ordine la mia piccola esposizione. Meno male che nel frattempo è arrivato il mio amico Gianni Marchisio di Bra, abile costruttore di moto in kit.

Ovviamente nei primi 2 piani della vetrinetta ho collocato i modelli "made in Friuli" (D 345 Roco, AD 901 Lima, AD 803 di Pierpaolo Pezzano, carro F Sagi.... e rotabili FS). In più domenica ho esposto i "musi" in resina dei costruendi E 404 e ALn 556 1200, ancora da verniciare.

Ovviamente due adesivi SAT erano in evidenza dietro ai modelli esposti, con l'ingrandimento di una foto della AD 803 scattata nella stazione di Udine. La domenica alcune persone si sono informate (ovviamente!) sulla mia provenienza.

Cominciando un giro panoramico su quello che si è visto, iniziamo dalla stazione FS, dove erano presenti solo due rotabili, ossia una E 428 di 1ª serie e l'ATR 410 Diesel, più una 245 da manovra. Su tutti questi rotabili si poteva salire e curiosare. Ben poca cosa comunque rispetto agli anni passati, in cui si potevano vedere anche alcuni elementi degli ETR 500 e qualche vaporiera

Curioso di sapere di più sull'ATR 410 sono salito a bordo ed in cabina sono stato accolto da un gentilissimo tecnico FS che si è prodigato in spiegazioni sulle varie strumentazioni. In cabina quello che mi ha colpito maggiormente sono stati l'ottima visibilità dai finestrini frontali e gli spazi ampi, questi anche per il vestibolo passeggeri.

In una sala della stazione appositamente attrezzata facevano bella mostra alcuni cimeli ferroviari tra cui berretti vari, macachi per scambi, lanterne di segnalazione, bandierine, vecchi biglietti ed altro materiale.

Il castello degli Acaja si è rivelato interessante per il modellismo militare e per la storia. Nel cortile interno erano presenti numerosi modellini dei Vigili del Fuoco di Sondrio, nonché una serie di foto di alcuni loro interventi al vero. Alcuni aerei della Grande Guerra erano appesi in modo da richiamare l'attenzione del visitatore. Nei locali interni si potevano ammirare tutta una serie di berretti militari (artiglieria pesante, farmacisti, artiglieria da campagna, granatieri, bersaglieri, carabinieri, ecc.), ma anche divise complete di soldati (italiani in Albania nella 2ª Guerra Mondiale, tedeschi dello stesso periodo, USA della "Desert Storm", e gli immancabili "commandos" del Vietnam). Per quanto riguarda i diorami storici, ecco quelli che maggiormente mi hanno affascinato. In uno i soldati francesi di Re Enrico II invadono il Piemonte e pongono l'assedio al castello di Cervere (vicino a Fossano) difeso dalle truppe del Duca Emanuele Filiberto di Savoia. Ambientato nel 1300 c'è il castello di Cervere difeso dalle truppe di Carlo d'Angiò dai soldati di Asti. Ancora prima, ossia nel 143 a.C. è ambientato il diorama in cui si vedono i soldati Romani invadere le regioni abitate dalle popolazioni barbare dei Liguri e dei Galli. Questa guerra, si legge nelle didascalie, dura fino al 26 d.C. e tutti i popoli dell'arco alpino vengono sottomessi. In epoca molto più recente, durante la 2ª Guerra Mondiale, sono ambientati due diorami bellici: uno riproduce la pista dell'aeroporto di Cuneo Cervere, con aerei tedeschi che at-

terrano e ripartono, e gli edifici principali; l'altro la torre del castello di Cervere difesa dalle truppe naziste dagli attacchi alleati. Tutti questi lavori sono stati eseguiti dal Sig. Mario Fossati. Negli stessi locali era presente del materiale bellico e non, appartenuto all'esercito USA nella 2ª Guerra Mondiale: giornali originali del 1944, benzina solida, accendini, mitragliatrice Thompson modello 1928, maschera antigas, medicazioni varie, ma anche i sacchi di materiale donato dagli USA al popolo tedesco alla fine della guerra, quali sacchi di farina, pennelli da barba, lucido da scarpe, scarpe, lamette da barba, ecc.

La domenica si è svolta una manifestazione di natanti radiocomandati, sia militari che civili. Tra i primi va ricordata un'esercitazione di 5 navi che facevano il tiro al bersaglio su un'apposita "carretta", il tutto con "vere" esplosioni, fumo, ecc. Successivamente è seguita un'esercitazione di sottomarini RC, che manovravano fino a 5 metri sotto l'acqua. Tra sommergibili, navi da guerra moderne, pescherecci, velieri ecc. ce n'era una bella varietà. I pescherecci mi hanno colpito per la riproduzione elettronica del rumore del motore Diesel, per quella del fumo dagli scarichi dei motori e per altre sciccherie. Su uno era presente un cane che abbaia, su un altro un marinaio che aggiusta la rete, oppure c'è un mozzo che lava il ponte, e il comandante che esce dalla cabina di pilotaggio per espletare un bisogno fisiologico. Durante una dimostrazione di pesca a strascico nelle reti rimangono catturate numerose prede, in quanto una volta issata a bordo la rete si muove Da un peschereccio viene calata una scialuppa, e il pescatore a bordo comincia a remare di buona lena, mentre poco dopo da un gommone due sub si buttano in acqua e iniziano a nuotare a rana.

All'ingresso della mostra erano esposti edifici civili in scala realizzati in vera pietra, e di buon effetto scenico, dal Sig. Francesco Panuele.

Un po' fuori stagione erano i.... presepi! Ma un buon numero di essi, con relativi accessori erano presenti

in ben 2 stands.

Tutto questo è sicuramente interessante, pure se esula dal fermodellismo. Negli stands di Piazza d'Armi era presente anche quest'anno la rivista Mondo Ferroviario, rappresentata anche dal Sig. Enrico Boniforti, con cui ho potuto scambiare opinioni. Sempre per l'editoriale era presente anche I Treni.

Tra le autocostruzioni in metallo in scala zero si facevano notare le varie 880, 640 e l'elettrica E 626, già esposte negli anni passati. Questi lavori sono di Luciano Lorenzi, che ha utilizzato solo rame e ottone.

Una loco a vapore era proposta anche dal Sig. Davide Nano, sempre in "0", ma realizzata utilizzando prevalentemente listelli di legno. Dello stesso autore anche pregevoli navi, bici, aerei (tra cui il famosissimo F 117 Stealth).

Come nelle passate edizioni era presente il Club di Piombino con relativo megaplastico. Su questo impianto si verificavano però soventi sganciamenti tra le carrozze: anche questi inconvenienti fanno parte dello ... spettacolo. Sul plastico del Club Amici della Ferrovia Italia chi voleva poteva provare i propri modelli: inutile dire che non ho resistito alla tentazione di provare la AD 803, che si è mossa disinvoltamente, ed ha attirato numerosi sguardi con la sua aria simpaticamente antiquata. Ad ogni modo sul suddetto plastico facevano ottima impressione le vaporiere, tutte dotate di dispositivo fumogeno. Il secondo plastico su cui ho provato la AD 803 è stato quello del Circolo del Modellismo Ferroviario di Cannes, che ha dato un tocco internazionale alla manifestazione. Su questo plastico circolavano belle vaporiere Jouef, diesel Lima, ma anche curiosi mezzi autocostruiti, con motori Mabuchi, usati per lavori sulle linee (simili a veri e propri furgoncini su rotaie). Erano presenti anche alcune D 345 Roco, in quanto si è voluto proporre un plastico di confine alla fine del vapore, sebbene con qualche compromesso un po' forzato. Tra questi una moderna loco SNCF "Sybic" ed un ponte trasbordatore. Anche su questo plastico le vaporiere erano tutte attrezzate con i dispositivi fumogeni.

Passeggiando qua e là ho visitato lo stand di Euroscale, dove ho chiacchierato un poco con il titolare Paolo

Casini, oltre a quelli della Gieffeci, della Doc Model il cui titolare è membro del Cunifer, della Miniminiere, di MA-II Treno, dei negozi Portigliatti, Agomodel, Assalto al Treno, Hobby Centro. Tra gli importatori di modelli di prestigio è da segnalare la Brass Word, che esponeva i prodotti di Micro Metakit, Bavaria, Lemaco.

L'amico Di Pierno, titolare della Stima Modell, era presente solo con qualche modello posto nelle vetrine. Purtroppo l'elenco degli importatori, dei negozi e degli artigiani non si può allungare di molto, ed anche questo dimostra come il fermodellismo quest'anno sia stato un po' messo da parte.

Alberto Isoardi

Dalla Settimana Enigmistica



Nel 1896, in Inghilterra, venne inaugurata la linea tranviaria fra Brighton e Rottingdean. Poiché essa costeggiava il mare, per precauzione le vetture vennero dotate di una scialuppa di salvataggio.

Clubs in England

Come anticipato nell'articolo precedente, mi sono iscritto al gruppo di appassionati della zona di Basingstoke, città dell'Inghilterra a sud di Londra dove risiedo attualmente, e sto partecipando alle loro riunioni.

Il gruppo *Orpington & District Model Railway Society* si occupa principalmente di modellismo ferroviario.

Quasi tutti i membri del gruppo sono comunque iscritti ad altre associazioni che si occupano della gestione di una ferrovia a vapore.

Si occupano di tutte le scale di riduzione dalla 0 alla N, passando ovviamente da tutte le varianti del metrico e dell'industriale. Hanno praticamente un plastico per ogni scala e devo dire che anche se non tutti sono terminati, i soci si danno da fare per completarli ogni mercoledì e venerdì.

Hanno un giornale che pubblicano 4 volte l'anno. Tutte le attività del gruppo sono autofinanziate e non hanno alcun supporto esterno. Sotto questo aspetto noi siamo più fortunati. Nonostante la mancanza di finanziamenti hanno costruito una sede propria con elementi di cemento prefabbricato e, a giudicare dalla struttura completamente conforme a tutte le norme di sicurezza, ogni membro deve avere "appoggiato" una considerevole somma di denaro.

La quota di iscrizione consiste nella "modica" cifra di 40 sterline l'anno (circa 120.000 £) - e pensare che qualcuno si lamenta dell'ammontare

della nostra quota -.

Il gruppo è formato da circa 40 soci la cui età varia dai 30 anni in su.

Recentemente ho partecipato ad una loro mostra con annessa borsa scambio. La mostra aveva in esposizione un plastico praticamente per ogni scala. Devo dire che sono rimasto alquanto impressionato dall'imponenza del loro plastico in scala 0. Il plastico, considerata naturalmente la scala, ha dimensioni impressionanti ed un livello di dettaglio incredibile.

Mi è stato riferito che, contrariamente a quanto pensavo, negli ultimi anni gli appassionati di ferrovie sono stati boicottati abbastanza pesantemente. Infatti non esistono più a livello locale negozi specializzati e quelli esistenti a Londra hanno chiuso recentemente. Quindi, a quanto pare, questo è il classico caso in cui l'erba del vicino invece che essere verde è..... piuttosto giallognola.

Quando ho raccontato ai soci di questo club che faccio parte di un gruppo di un centinaio di membri che ha sede propria in una carrozza restaurata delle Ferrovie dello Stato Italiane sono rimasti a bocca aperta. Inoltre il presidente del gruppo si è dimostrato alquanto interessato alle nostre attività ed è più che interessato anche ad un'attività di scambio di notizie soprattutto per quanto riguarda il nostro giornale "il tender" ed il loro "The Radial".

Sandro Gor

Recensioni

VIDEOCASSETTA: Immagini di treni a vapore 3. Ed. S.D.R. & Co.

Questa serie di videocassette, arrivata al 3° titolo (i primi due sono usciti prima della nascita di questa testata), è edita da alcuni soci della SAT. Intelligente l'impostazione, che consiste nella raccolta di una serie di filmati di treni a vapore, che hanno una durata più o meno lunga. Infatti queste riprese da sole non giustificavano la realizzazione di una sola cassetta, per questo si è pensato bene di riunire vari filmati assieme. Altra caratteristica è la colonna sonora che è composta dai soli rumori del treno e da quelli ambientali.

Ma veniamo ora alla nostra cassetta che comprende 4 servizi.

Il primo vede la 740.108 effettuare una serie di treni merci il 29 marzo 1996 sulle linee Udine-Palmanova-S. Giorgio-Cervignano. Questi treni sono stati effettuati per saggiare la bontà delle riparazioni eseguite sulla macchina. Il filmato, piacevole, diventa interessante quando, al ritorno, ci si sofferma a Palmanova. Qui si può assistere alla partenza con un bel spunto di una ALe 803 ed all'arrivo del merci a vapore. Qui la locomotiva manovra, assieme ad un 214, alcuni carri. Quindi si assiste alla partenza della vaporiera che traina, diretta ad Udine, ben 29 carri.

Nel secondo video siamo sulla Pedemontana, a Pinzano, ove assistiamo al passaggio del Budoia-Venzone del 1° maggio '96 con la 740.108 ed 8 carrozze. Il video segue il convoglio fino a Carnia, ove il treno è stato "posteggiato" a causa della mancanza di spazio a Venzone. Il treno è poi seguito al ritorno fino a Maniago. Le riprese nella prima parte del servizio sono un po' disturbate da una pioggia fina, ma insistente.

Siamo così arrivati al 3° servizio.

Questa volta siamo a Udine per seguire il Pordenone-Udine-Cividale, che vede sempre la 740.108 quale protagonista di questo treno per le scuole effettuato il 10 maggio '96. Il video segue il convoglio durante il passaggio sui binari SV sia all'andata che al ritorno. Tale convoglio di 8 pezzi faceva una certa impressione nella stazione di Cividale. In questa stazione la telecamera si sofferma sui rotabili della società e si può assistere all'arrivo del DE 501 (ex D 341 FS) che da un tocco di interesse in più. Si segnalano anche due magistrali slittate della 740 in manovra. Anche questo servizio è stato disturbato dalla pioggia nella prima parte.

Ed eccoci al 4° ed ultimo servizio. Siamo a Gemona e la 740.108 è stata sostituita dalla 625.100 a causa di un guasto. La vaporiera attende lo speciale in arrivo da Tarvisio al traino della E 626.439, per poi trainarlo fino a Maniago. Le riprese effettuate il 15 maggio '96 permettono di osservare da vari punti di vista il convoglio, formato da 8 carrozze, lungo la Pedemontana. Il video si conclude con le immagini del lavoro di piccola manutenzione che richiedono queste macchine al loro personale. Le telecamera si intrattiene anche su alcuni particolari costruttivi della 625.

In tutto sono 100 minuti di immagini a tutto vapore.

La videocassetta si può richiedere in carrozza al segretario della SAT.

Denis Carlutti

CARTOLINE del Museo Ferroviario di Trieste

In occasione della mostra dedicata ai fotografi ferroviari inglesi, che si è aperta il 19 settembre al museo ferroviario di Trieste Campo Marzio, la SAT di Trieste, in collaborazione con l'Italian Railways Society inglese (un gruppo che si occupa delle nostre

ferrovie nella patria delle ferrovie) ha stampato 2 cartoline in bianco e nero che riproducono due delle foto in mostra. Una mostra un tram triestino a S. Sabba nel 1951 fotografato da G.E. Baddeley; l'altra una 728 in partenza da Campo Marzio, sempre nel '51, opera di J.F. Robinson, ma appartenente alla collezione del ben conosciuto P.M. Kalla Bishop.

Il costo delle due cartoline è di £ 3.000.

Nota a margine: la mostra è dedicata alle foto realizzate ai treni e ai tram del Nord-Est, ma anche della Slovenia, realizzate tra il 1946 e il 1956 dagli appassionati inglesi.

L'esposizione si articola su 3 grandi pannelli e consta di circa un centinaio di foto. La mostra è molto interessante e meritevole di una visita. Inoltre viene presentato un diorama della stazione di Rozzol, ambientato negli anni dell'occupazione alleata, molto ben realizzato e con spunti da prendere ad esempio.

Denis Carlutti

Segnalazione dal mensile LINEA DIRETTA

Sul N° 6 – giugno 1998 di Linea Diretta (mensile FS) è inserito un allegato sul contratto FS. Tra le varie notizie che noi appassionati possiamo attingere, segnaliamo le consistenze fino al 2000 del materiale della I.E. (scale automotrici, S.S.E. mobili, ecc.) e dei veicoli da lavoro (rincalzatrici, ecc.). Inoltre c'è una tabella molto interessante riguardante i mezzi di trazione elettrici e le carrozze pilota, sempre fino al 2000.

Denis Carlutti

Mercatino

CERCO E 424 Lima in scala N.
Alberto Isoardi, tel. 017543483.

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Direttore esecutivo: Marco Miconi

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 – Udine

Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio

N° 10 – Anno 3 (N° 3/ 1998)

Allegato al supplemento al N° 9- Ottobre 98 di Cronaca e Cultura

Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro

Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.

Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine