



## Treno e fotografia in Friuli

Treno e fotografia. Due delle più grandi invenzioni del secolo scorso. Due mezzi di comunicazione, uno "oggettivo" e fisico, l'altro di grande valore culturale e sociale, capace di "trasportare" sensazioni, emozioni e conoscenze. La fotografia si è occupata senza dubbio della ferrovia, come fenomeno sociale e di costume, nonché di cronaca ovviamente, guardando con sorpresa al fenomeno della crescita ferroviaria negli anni tra il 1875 e il 1925. Anni in cui la fotografia era arte e tecnica riservata a pochi eletti, mentre l'espansione della "strada ferrata" era impressionante: 20.000 km l'anno furono posati nel cinquantennio sopra citato, un incremento straordinario e irripetuto che vide la partecipazione non solo dello stato ma anche dell'iniziativa privata.

Sfogliando le varie e belle pubblicazioni che trattano di fotografia in Friuli si possono trovare degli "scatti" veramente interessanti; foto belle come realizzazione ed interessanti per il contenuto di carattere ferroviario.

Attilio Brisighelli, uno dei nomi più prestigiosi della fotografia in Friuli, ebbe l'occasione di cogliere con il suo obiettivo momenti significativi di storia e cronaca ferroviaria nei primi decenni del secolo. In particolare, in-

torno agli anni '20 ebbe dalla Società Veneta Ferrovie l'incarico di realizzare una serie di pose fotografiche riguardanti la ferrovia Carnica Carnia - Villa Santina.

Quello che ci resta di questo lavoro è, per noi appassionati di storia ferroviaria, di grande interesse.

Purtroppo le foto originali di questo reportage (in particolare quelle che avevano per soggetto la ferrovia) sono andate perse o fanno parte di archivi privati difficilmente consultabili. L'occasione di incontrarle può essere data dallo sfogliare libri dedicati alla fotografia in Friuli, come ad esempio il volume di G. Ellero "Due scuole di fotografia", (ed. Ribis) e dedicato al confronto tra vari fotografi friulani; nella parte dedicata ad A. Brisighelli possiamo trovare, oltre a scorci della Carnia e del tolmezzino d'altri tempi, anche una bella foto della stazione di Tolmezzo con i convogli fermi sui binari, due locomotive a tre assi, sbuffanti fumo e vapore e trainanti convogli, tipici per l'epo-

ca, composti di piccoli carri merce, carri scoperti per rinfuse o legname e carrozze a due assi con il terrazzino e la porta di ingresso in testa, caratteristiche delle ferrovie cosiddette "secondarie" come le Ferrovie Nord Milano. E ancora in una bella panoramica del ponte sul fiume Fella, poco prima di Tolmezzo, si osservava la lunghezza di un convoglio proveniente da Villa Santina e si capisce l'importanza della ferrovia per la vita economica e sociale delle valli che collegava: si contano ben nove carri merci e quattro vagoni passeggeri con relativo bagagliaio postale; siamo nel 1920 ed i collegamenti stradali in Carnia sono approssima-



La stazione di Tolmezzo. A destra la locomotiva SV 304 (Henschel 1909), a sinistra una locomotiva della serie 42-56 (Reggiane 1916/18) a scartamento ridotto, 750 mm, della Tranvia del But



Un convoglio nei pressi della galleria di Sassotagliato

tivi, e non solo perché le strade non sono asfaltate. Inoltre la ferrovia era stata fortemente voluta per scopi industriali-commerciali. A Villa Santina era fiorente l'industria del legname: se il corso del fiume Degano era funzionale a far arrivare il legname grezzo alle segherie, la ferrovia garantiva la spedizione fino a Carnia, e da lì ovunque, dei prodotti semilavorati. Notevole spunto scenico ci è fornito da una bella inquadratura nei pressi della galleria Sassotagliato (nel tratto tra Carnia e Tolmezzo): l'ango-

lo di ripresa dalla strada ci mostra un convoglio formato da locomotiva, bagagliaio e carrozze passeggeri.

Il treno transita sopra un piccolo ponte a tre arcate, dopo essere sbucato dalla galleria ed essere passato accanto a un casello. Questa foto, probabilmente del Brisighelli, è visibile a pag.43 del volume "I cento anni della Veneta" edito dalla Soc. Veneta Autoferrovie nel centenario della fondazione.

Nella fototeca dei Civici Musei di Udine è possibile trovare interessanti pose fotografiche realizzate sia per documentazione sia per le classiche cartoline postali; alla stazione di Tolmezzo (sembrerebbe in particolare lo scalo merci della stazione) sono dedicati tre fotogrammi scattati i giorni seguenti il terremoto del 27 marzo 1928: si vedono persone davanti ad una lunga teoria di carri merce; una foto testimonia l'uso di un carro frigorifero probabilmente come ricovero per malati o feriti (si nota una barella poggiata fuori dal carro). Un'altra fotografia dedicata a Tolmezzo e probabilmente più recente, è quella che ci mostra un convoglio appena uscito dalla stazione di Tol-

mezzo ed in transito sul ponte del But: la locomotiva traina un bagagliaio e quattro carrozze passeggeri verso Villa Santina. Forse è quella locomotiva che compare nel volume "I cento anni della Veneta": a pagina 69 una foto ritrae il mesto addio dell'ultima vaporiera a tre assi della "Ferrovia Carnica" mentre, trainata su un

pianale stradale da un camion, passa per la piazza principale di Villa Santina per essere avviata alla demolizione.

Andrea Marmai

(continua)

Le foto sono tratte dal volume: "I cento anni della Veneta"



*Il trasferimento su carrello stradale della locomotiva 321*

## La 321 SV

Alla fine dell'articolo precedente si parla della foto in cui si vede l'ultima vaporiera che fu in funzione sulla Carnia-Villa Santina mentre viene avviata alla demolizione. Per fortuna ciò non si è avverato e la locomotiva ripresa in questa foto, la SV 321 è ancora esistente e si trova ricoverata, al coperto, nel museo dell'ACT di Bologna.

La locomotiva a vapore 321 tipo T3 (Tenderlok, codice prussiano 3) fu costruita dalla Henschel nel 1906 con il numero di fabbrica 7587. Ha scartamento ordinario (1435 mm) e rodiggio 0-3-0t con passo rigido di 3400 mm, la lunghezza è di 8841 mm. E' una locomotiva a vapore saturo, con meccanismo motore a due cilindri esterni a semplice espansione, distributori a cassetto e distribuzione sistema Allan. Il diametro delle ruote è di 1200 mm, il diametro dei cilindri di 380 mm e la corsa degli stantuffi di 550 mm. La caldaia era timbrata a 12 kg/m<sup>2</sup> e dava una produzione di vapore di 2882 kg/h; la superficie di griglia è di 1,3 m<sup>2</sup>, men-



*La 321 "oggi". Bologna 20.9.97 (foto C. Canton)*

tre quella di riscaldamento è di 60 m<sup>2</sup>. La potenza continua al cerchione era di 380 CV, il peso totale ed aderente di 33 t e la velocità di 45 km/h. La numerazione primitiva assegnata dalla Veneta fu 102.

La 321 prestò servizio sulla linea Thiene - Arsiero prima di terminare la carriera SV sulla Carnia-Villa Santina nel 1968. Alla chiusura di que-

sta linea venne ceduta alla Ferriera Pietra di Omegna (No), dove prestò servizio per molti anni trainando le tradotte tra lo stabilimento e la stazione di Crusinallo sulla linea Novara-Domodossola.

Attualmente è conservata a cura del Comitato per la storia delle ferrovie e delle tranvie di Bologna.

Claudio Canton

## Nuova Pontebbana: aperta la Pontebba-Valbruna

La tratta Pontebba-Valbruna della Pontebbana dopo 120 anni di onorato servizio è andata in pensione. Infatti la Pontebba-Tarvisio era stata aperta l'11 ottobre 1879 ed il successivo 31 ottobre tutta la linea da Udine a Tarvisio era stata aperta al traffico internazionale, mentre il 12 dicembre 1999 la tratta tra Pontebba e Valbruna è stata definitivamente chiusa al traffico in occasione dell'apertura del nuovo tracciato raddoppiato.

La chiusura ufficiale è avvenuta alle 5.20 con l'arrivo a Pontebba dell'Exp 237 per Venezia, che di fatto ha liberato il tratto in questione. Venti minuti prima era stata chiusa la vecchia stazione di Valbruna.

Sono così cominciati a Valbruna i lavori di allacciamento, tramite un breve raccordo, tra la linea vecchia e quella nuova. Questo breve tratto di binario collegherà la nuova stazione di Ugovizza/Valbruna con la vecchia stazione di Valbruna fino al completamento della nuova Pontebbana, che è previsto nel novembre 2000. L'allacciamento a Pontebba era già pronto. La riapertura sul nuovo tracciato è avvenuta alle 17.20. Questo tratto di linea è per ora utilizzato solamente a binario unico (quello pari). L'inaugurazione ufficiale è avvenuta il 22 dicembre con l'effettuazione di un treno speciale composto dalla E 626.238 e da 2 centoporte e una Corbellini del treno storico del museo di Trieste.

Alcuni dati sulla nuova tratta. La sua lunghezza è di 17 km. Partendo da Pontebba dopo 1,6 km si imbecca la galleria San Leopoldo lunga 5.602 m; all'uscita di essa attraversiamo il Rio Bianco su un breve viadotto, sopra il quale ed in parte nella seguente galleria Malborghetto è stata predisposta la fermata ed il posto di controllo Bagni di Lusnizza; all'uscita della galleria Malborghetto, lunga 8.039 m, si imbeccano i viadotti Ugovizza 1, 2 e 3 che hanno una lunghezza totale di 700 m ed attraversano la SS 13, la vecchia linea Pontebbana, l'autostrada ed il torrente Fella; alla fine dei viadotti si entra nella nuova fermata di Ugovizza-Valbruna, che diventerà il culmine della nuova linea. La pendenza massima è del 14,5%. Le rotaie, tipo 60 UNI, poggiano in

parte su traversine e massicciata ed in parte su piattaforma in calcestruzzo armato precompresso. La velocità massima di esercizio a regime sarà di 180 km/h. La sagoma delle gallerie è la Gabarit C1. Il regime di circolazione prevede il blocco automatico a correnti codificate con ripetizione dei segnali in macchina.

Fonti certe annunciano la riduzione della stazione di Pontebba a 3 soli binari!!! Attualmente sono 23, ma la maggior parte di essi non è più utilizzata dopo la chiusura della dogana.

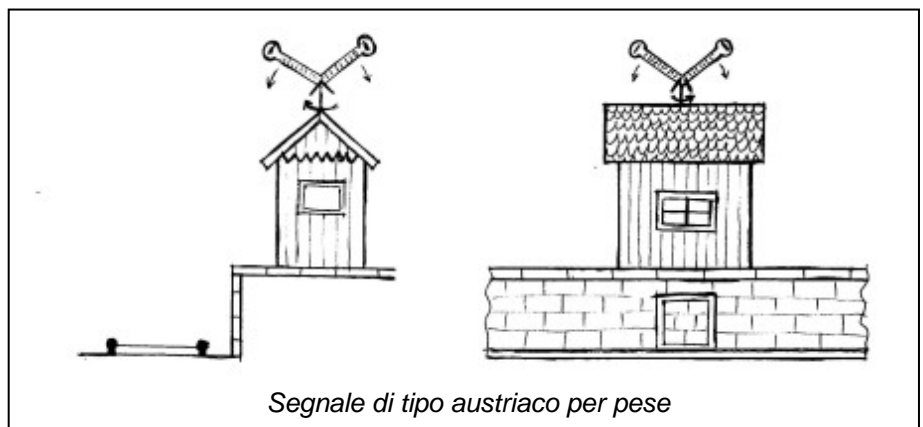
Alcune curiosità relative alla vecchia tratta. Nelle ultime ore di esercizio, dalla mezzanotte alle 5.20, sono transitati 4 treni passeggeri e 7 merci. L'ultimo giorno di esercizio, invece, l'EC 30 Romulus per Wien aveva un'ora di ritardo a Udine, mentre al passaggio ad Ugovizza questo ritardo si era ridotto a 38 minuti.

I lavori di smantellamento della vecchia tratta, già in corso per le parti non più necessarie, hanno compor-

tato la demolizione del piccolo edificio della pesa per i carri di Bagni di Lusnizza. Questo ha però, purtroppo, comportato la perdita del segnale che si trovava su di esso. Era di tipo austriaco ed era l'ultimo sopravvissuto sulla tratta Pontebba-Tarvisio. Inoltre, oltre al taglio dei binari 3 e 4, anche un tratto del 1° binario della stazione di Ugovizza è stato soppresso assieme allo scambio lato Tarvisio. La sua sede è stata adibita a deposito materiali delle FS.

Infine nel periodo agosto-ottobre sono stati sostituiti binari, traversine e massicciata sul tratto Valbruna-confine. Tra le curiosità dei lavori su questa tratta, la sostituzione del P.L. automatico con semibarriere di Valbruna con uno normale a barriere intere. Non si capisce bene lo scopo di questa sostituzione. Probabilmente ciò è dovuto agli automatismi per la chiusura ed apertura del P.L. che sono comandati dal treno.

D. Carlutti/C.Canton



Segnale di tipo austriaco per pese

### La "brutta faccia delle ferrovie"

Ero appena tornato a casa da scuola, quando mi è capitato di ascoltare alla radio un personaggio che parlava del treno come mezzo sicuro che viaggia con qualsiasi condizione climatica e ambientale. Citava poi la pubblicità della società di telefonia TIM, nella quale appare un treno fermo fuori da una galleria da più di un mese. Continuava col dire che la pubblicità era insensata, perché i cellulari prendono difficilmente campo in montagna e, soprattutto, in treno. Oltretutto, citava sempre il personaggio, tutti gli elettrotreni sono dotati di te-

lefonni....

Sempre questo personaggio diceva poi che alla stazione di Roma Termini, se deve arrivare un treno con un quarto d'ora di ritardo, l'annuncio viene dato in molte lingue (inglese, francese, tedesco, ...), ma non in italiano, perché gli italiani sanno già che i treni arrivano in ritardo...

Un altro caso viene da Internet, dove una ditta di prodotti informatici pubblicizzava l'arrivo dell'Y2K (il problema che dovrebbero avere tutti i computer all'arrivo del 2000) come un treno merci che andava a sbattere su un monitor di computer.... Evidentemente le ferrovie si sono create una brutta fama....

Lorenzo Pantani

## Il treno del Genio Ferrovieri in Kosovo via Pontebbana

Nell'ambito del ristabilimento della pace nei territori della ex Jugoslavia, il comando Nato KFOR di Pristina ha individuato la necessità di garantire per la prossima stagione invernale l'afflusso per ferrovia, vista la rete stradale completamente interrotta a causa delle avverse condizioni meteorologiche, dei rifornimenti in Kosovo. In questo contesto, il Comando Genio Nato KFOR ha chiesto al Genio Ferrovieri Italiano di intervenire a pianificare e ripristinare l'intera rete ferroviaria kosovara come avvenuto in questi ultimi 3 anni nelle precedenti missioni effettuate dal Genio in Bosnia Erzegovina. La mattina del 12 ottobre scorso, poco dopo la mezzanotte, il Convoglio Pronto Intervento del reggimento Genio Ferrovieri è infatti partito dalla stazione di Castel Maggiore (BO) con destinazione Pristina attraverso un lungo itinerario che per ragioni tecniche, nei territori della ex Jugoslavia mancano del tutto i collegamenti ferroviari tra diverse regioni, e politiche lo ha visto aggirare il Kosovo prima di poter entrarci attraversando Austria, Ungheria, Romania, Bulgaria, Grecia e Macedonia via Tarvisio, Sopron, Curtici, Giurgiu, Russe, Kulata, Promachon, Idomeni, Gevgelija e Volkovo. Giunto ad Udine alle prime luci del-

l'alba, dopo una breve sosta ad Udine Parco, il convoglio è stato trasferito al P.M. di Vat dove ha dovuto sostare, in attesa delle ultime formalità d'oltre confine fin quasi alle ore 18.00 quando è stato preso in consegna dalla doppia composta dalle E652 014 e 026 che l'hanno trainato - per la prima volta sulla Pontebbana - fino a Tarvisio. In Kosovo erano operativi: la locomotiva diesel D 345 1142, 10 carri Ks, 1 carro RI 1, 1 carro Gbs, e 3 carri Elo carichi con materiali e veicoli militari in sagoma atti al ripristino delle linee. A questi mezzi si aggiungevano i 2 carri cisterna

Vz e le 12 carrozze Vad Et che compongono il Convoglio Pronto Intervento tipo e rappresentano il gioiello del Genio Ferrovieri Italiano, una vera e moderna caserma viaggiante dotata di tutti i comfort possibili dove si trova alloggio per 90 posti letto, vettovagliamento per 150 pasti/h, gruppi elettrogeni, impianto idraulico di potabilizzazione, magazzino, servizi con doccia, sale: operativa, decisionale, briefing, e quant'altro sia necessario e disponibile in simili interventi. Il personale che ha operato in Kosovo era composto dal 2° btg di Torino (macchinisti, capo stazioni e manovratori) e dal 1° btg di Castel Maggiore (capi tecnici, tecnici e operai d'armamento ferroviario). Il rientro in Italia è avvenuto il 22 dicembre. Enrico Ceron



Alcune carrozze del treno del genio ferrovieri (foto E. Ceron)

## Millenium bug

Nell'ambito di un servizio, trasmesso da TMC e dedicato alla sindrome del 2000 (quella che si teme azzeri i computer al passaggio tra il 1999 ed il 2000), è stato dato l'annuncio che i 240 treni delle FS che durante la faticosa notte si troveranno in circolazione, allo scoccare della mezzanotte, saranno fatti fermare alla stazione più vicina raggiungibile. Qui si fermeranno per circa 20', non per il millennium bug, ma perché le FS hanno deciso di offrire ai viaggiatori (quali? N.d.R.) il brindisi di buon anno. Potrebbe essere un'idea per festeggiare un capodanno diverso dal solito. Perciò a chi volesse approfittare di questa occasione non resta che mettere mano all'orario per vedere quali treni circolano in quella notte e pren-

dere quello che gli è più congeniale. In seguito altri telegiornali hanno invece confermato che il fermo è dovuto proprio alla necessità di verificare senza patemi se tutto funzionerà regolarmente o se il millennium bug avrà colpito i computer FS.

Denis Carlutti

## Conegliano Expo' '99

Come oramai da trazione anche quest'anno si è svolta la manifestazione Expò Conegliano.

Erano esposti alcuni rotabili.

Oltre ai soliti 2 carri Gabs (chiusi a carrelli), adibiti a mostra dell'artigianato locale, erano esposti le locomotive E 412.007 del D.L. di Verona ed E 424.332 navetta nella vecchia

livrea, ma con stemma nuovo, del D.L. di Bolzano, l'automotrice ALn 668.1214 nei nuovi colori del D.L. di Treviso e le carrozze salone N° 36 blu, 61-83 80 90 001-8 nPb di tipo Z pilota, pilota MDVC nei nuovi colori, MDVE nei colori Amico Treno e Treno Notte Confort a cuccette.

Nel complesso un'esposizione soddisfacente, però con l'assenza, almeno al sabato, del classico servizio navetta promozionale gratuito effettuato con un elettrotreno.

Oltre a questo c'era la tradizionale mostra modellistica realizzata dal Gruppo Fermmodellistico Mestrino, nella quale era esposto un modello di particolare interesse: la riproduzione in scala del TAF realizzata superbamente da Zanatta, completa di arredamento interno.

Denis Carlutti

## Notizie Flash

Riprendiamo brevemente la notizia, apparsa sul numero scorso, che annunciava la proposta di realizzare una metropolitana leggera tra Udine e Tricesimo. L'ipotesi prevede la creazione di una corsia preferenziale lungo la strada statale Pontebbana su cui circoleranno dei mezzi su gomma, un ibrido fra tram e autobus, con trazione diesel ed elettrica.

L'ipotesi del tram classico viene al momento scartata, perché essendo esso vincolato alle rotaie non ha la stessa elasticità di esercizio dell'autobus. Quindi difficilmente rivedremo il tram bianco soppresso nel 1959.

Claudio Canton

A parziale rettifica della notizia apparsa sul numero scorso, segnaliamo che la locomotiva E 652.126, riprodotta recentemente dalla Lima, presenta una particolarità: solo su un frontale è presente il vecchio logo FS, sull'altro è invece presente quello nuovo.

Carlo Pravisano

Arrivano anche a Udine le locomotive E 444 (es. la 036) che dopo revisione generale presso le Officine di Foligno hanno ricevuto, nei colori della C.I., una livrea diversificata e di maggior visibilità. La disposizione dei colori, infatti, differisce dal resto del gruppo per il riuscito frontale con un'ampia banda di bianco al posto del verde, tra la banda verde che rimane a cornice dei finestrini continua su tutta la fiancata, e quella rossa inferiore dei fanali.

Enrico Ceron

Circola in regione pure la locomotiva E 646.088 nella nuova colorazione semplificata, cioè con la fascia verde che copre solo i finestrini frontali.

Carlo Pravisano

Le locomotive bitensione E 412 sono spesso presenti a Tarvisio Centrale. Il 3 ottobre c'era la E 412.013.

Denis Carlutti

In occasione della manifestazione enogastronomica "Friuli Doc" e della regata velica "La Barcolana" svoltesi il 10 ottobre scorso rispettivamente ad Udine e Trieste, le due città sono state collegate fra loro con

un servizio ferroviario a "navetta" svolto dal treno storico del Museo di Trieste Campo Marzio. Il convoglio, trainato dalla locomotiva E626.238 (moderna locomotiva elettrica secondo il Messaggero Veneto), ha visto in composizione oltre alle carrozze Corbellini e Centoposte del Museo anche un bagagliaio per treni navetta, derivato dalla trasformazione di una carrozza tipo 30.000 negli anni '80, a causa dell'indisponibilità del bagagliaio storico (vedi notizie successive). Il treno ha percorso il tragitto per ben quattro volte con due corse su Trieste e due su Udine sempre esaurito (il viaggio era gratuito). C'è da notare che, oltre a queste due coppie, il treno ha effettuato anche due trasferimenti, viaggiando vuoto, tra Trieste C.M. ed Udine e viceversa.

E. Ceron/D. Carlutti

Il 10 ottobre si sono registrate altre presenze insolite sui binari friulani. Al mattino era presente al D.L. di Udine la E636.284 "Camilla".

Sulla Pontebbana è transitato un E 656 dalla livrea fuori norma. La macchina, infatti, presentava i due pannelli centrali (quelli dei finestrini vicini al soffietto tra le 2 semicasse) dipinti interamente in grigio (vedi figura). La fiancata opposta era invece del tutto normale. Probabilmente era la stessa macchina che la Lima riprodusse in serie speciale alcuni anni fa.

Infine sulla stessa Pontebbana è transitata una carrozza veramente particolare. Era in composizione all'EC Romulus diretto a Wien subito dietro la locomotiva. La vettura presentava una colorazione simile alle Pullman (blu e crema), ma al centro tra i due finestrini c'era un grosso stemma in bronzo con un'aquila sulla parte superiore e la bandiera rosso-bianco-rosso della repubblica austriaca su quella inferiore. Questo particolare fa ritenere che fosse una carrozza salone per il servizio di stato.

D. Carlutti/E. Ceron

Il bagagliaio DI 90182, costruito dall'Ansaldo nel 1930, del treno storico del Museo di Trieste Campo Marzio è stato sigillato ed accantonato nella stazione di Prosecco per la presenza di amianto. Anche il Dm 98834 (bagagliaio per treni merci costruito nel 1932 dai CRDA di Monfalcone), che i soci del museo avevano appena finito di restaurare, ha avuto la stessa sorte. E' prevista la loro demolizione!!!

Fabio Galimberti

Il giorno 25 ottobre 1999 il treno diretto Trieste-Tarvisio era trainato da una E444 nei colori originali (ovviamente dopo la riqualificazione).

Lorenzo Pantani

Durante la notte tra il 5 ed il 6 novembre nello scalo di Cervignano era presente l'automotrice AD 906 della FAM (Ferrovia Adria-Mestre). Aveva le porte sbarrate con assi di legno ed era agganciata in coda ad un treno merci.

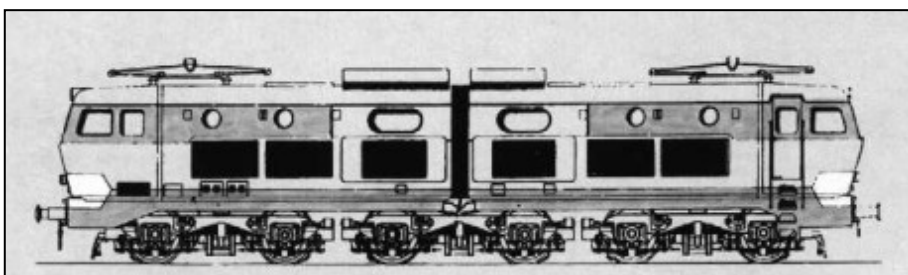
Roberto Vassilich

Il 16 ottobre, in occasione del 20° anniversario del gemellaggio tra le città di Udine e Villach, gli austriaci hanno organizzato un treno speciale per portare i gruppi folkloristici e gli ospiti in Friuli. Era composto da 11 veicoli tra i quali spiccavano la carrozza Club Rail, per alte velocità simile a quelle dell'ETR 500 ed assegnata a Villach HBF, ed una carrozza bar ed una ristorante di costruzione anni '30, derivate da carrozze di 2ª classe. Il resto del convoglio comprendeva 8 carrozze Z Eurofima delle ÖBB da 160 km/h in livrea rosso/grigio. Al traino era assegnata la E 652.088 del D.L. di Verona.

Denis Carlutti

Il 18 novembre era presente nel deposito locomotive di Udine una carrozza pilota ottenuta dalla trasformazione in corso delle carrozze tipo X.

Claudio Canton



Il materiale rotabile della ferrovia FSF è ospitato nel deposito di Ferrara Porta Reno delle Ferrovie Padane, in quanto la linea Ferrara-Suzzara è chiusa per i lavori di rifacimento ed elettrificazione. Ciò è dovuto al fatto che queste due società fanno ora capo ad un'unica direzione. In questo deposito è perciò presente anche la locomotiva 220R01 (ex 220 DB) della FSF che è stata recentemente ristrutturata: è ora dotata di motori Isotta Fraschini, ha avuto i banchi di manovra spostati a sinistra ed è stata riverniciata con una livrea verde.

G. Rambaldi/C. Canton



La 220R01 FSF (foto C. Canton)

Sulla linea Adria-Chioggia, all'altezza del chilometro 51, c'è un segnale che indica una velocità per treni di rango A di 0 Km/h!!!

Lorenzo Pantani

La Lega Nord del Friuli, in occasione della manifestazione tenutasi a Roma il 5 dicembre, ha noleggiato dalle FS l'elettrotreno Settebello per compiere il viaggio fino alla capitale.

Denis Carlutti

Le locomotive D 345.1037 e 1090 del dep. loc. di Verona, accoppiate in comando multiplo con la condotta a 78 poli, effettuano periodicamente dei treni merci su Udine per carenza di altri mezzi di trazione.

Carlo Pravisano

Continua la telenovela del passaggio a livello di Santa Caterina. Il sindaco del comune di Piasian di Prato ha ribadito che l'unica soluzione va-

lida è l'abbassamento della linea in trincea. Invece tra la popolazione sono state raccolte molte firme pro variante stradale (vedi **il tender** n. 7) e si prospetta l'ipotesi di indire un referendum sulla questione.

Infine le FS hanno lanciato un ultimatum: o si trova una soluzione tra

le varie ipotesi proposte, ad esclusione di quella della trincea troppo costosa e di realizzazione quasi impossibile senza interrompere il traffico, oppure la situazione rimarrà quella attuale con il P.L. ed i finanziamenti saranno dirottati ad altre opere.

Claudio Canton

## La visita del museo di Ljubljana

Pochissimi intrepidi soci della SAT hanno visitato il museo di Lubiana.

Questo museo delle ferrovie slovene è ancora in fase di costituzione, considerando però che le SŽ esistono da pochissimi anni, questo è già un grosso successo.

Dispone di alcuni fabbricati dell'ex deposito locomotive di Lubiana, che è in parte ancora in uso per qualche mezzo diesel e per i mezzi di servizio. L'edificio principale è la spettacolare rotonda che attualmente viene restaurata (il giorno della nostra visita erano in corso, anche se era domenica, i lavori di ripristino del tetto, al quale vengono sostituite le parti in legno oramai logore ed il manto di copertura in eternit con uno in tegola canadese). All'interno di essa troveranno posto molte delle locomotive a vapore attualmente sparpagliate nel deposito, sia all'aperto (le più importanti coperte da un telone) che al coperto in vari capannoni, quasi tutti fatiscenti. Alcune locomotive sono già restaurate, altre attendono il loro momento con la loro patina di ruggine. Le riparazioni, generalmente solo statiche, dipendono dalla disponibilità dei fondi (che sono pochi) che il ministero della cultura sloveno mette a disposizione del museo. Almeno in questa giovane nazione c'è chi pensa a salvaguardare il patri-

monio storico.

Tra le locomotive si segnalano alcune a scartamento ridotto, anche a cremagliera, tra le quali la P3 appartenuta alla compianta ferrovia Parenzana, e l'imponente locomotiva 11-023 di costruzione ungherese, gruppo 424, che era a disposizione, assieme ad altre due, del treno presidenziale del maresciallo Tito.

Un magazzino ha molto colpito i partecipanti alla gita: in esso sono conservati moltissimi pezzi di ricambio per le locomotive a vapore, tra di essi alcune decine di fanali.

Ci sono invece pochissime carrozze e carri merci.

In un altro fabbricato, anche questo sede provvisoria, però ben tenuto, sono esposti molti cimeli ferroviari quali draisine, semafori, apparati di segnalamento e comando, una serie di pompe Westinghouse ed una di divise da ferroviere; inoltre sono stati ricostruiti la biglietteria, gli uffici e la centrale telefonica.

Nell'ingresso sono stati posti alcuni sedili in legno, tipo centoporte, per riprodurre l'interno di una vecchia carrozza.

L'ospitalità è stata ottima (ai partecipanti è stato anche offerto un gentile omaggio) e la visita è stata guidata dal direttore del museo.

Claudio Canton

## Il treno in tv (ovviamente estera)

Il 26 settembre è andato in onda su TeleSlovenia un servizio di circa 10 minuti dedicato ad una ferrovia turistica ungherese, a scartamento 760 mm, posta all'interno di un parco naturale di notevole bellezza, con molti boschi, specchi d'acqua e ruscelli, che si trova a Barafnolyn.

La linea è esercita con trazione diesel. I treni sono composti da 2 o 3

vagoni trainati da piccole locomotive a 2 assi con avancorpi e corrono accanto alle acque e talvolta immersi in vere gallerie verdi. Tra il materiale conservato su questa linea c'è anche una locomotiva a vapore, rodiggio 0-D-0t, delle ex ferrovie forestali rumene.

Il servizio era naturalmente in sloveno e visto che programmi di questo genere sono pura fantascienza in Italia, forse è il caso di frequentare corsi intensivi di varie lingue estere per godere di questi filmati!

Denis Carlutti

## Portaganci NEM sui tender a carrelli Rivarossi

Uno dei problemi che può capitare ad un modellista è di possedere una locomotiva Rivarossi (es. 740) che è dotata sul tender del gancio ad uncino originale o di quello ad anello. La soluzione da me proposta fa sì che sul suddetto tender sia possibile montare un portaganci NEM sul quale si potrà poi inserire qualsiasi tipo di gancio. Per effettuare la modifica bisogna disporre dei seguenti componenti:

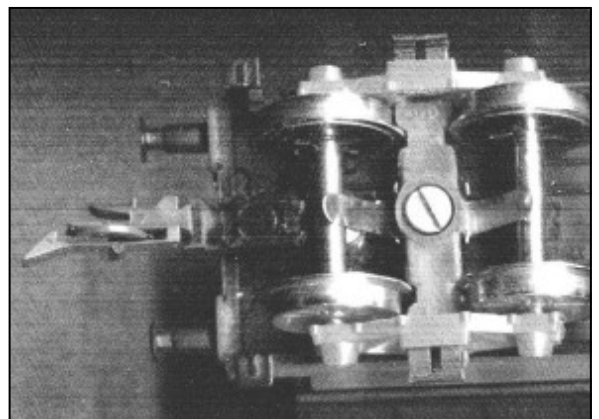
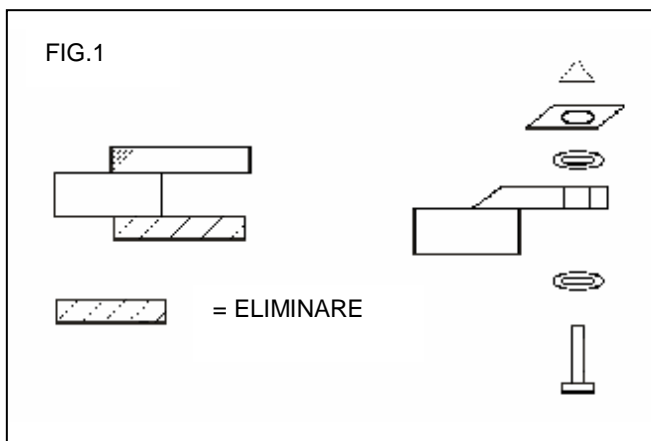
- portagancio LIMA di prima versione (tipo ALn 663 o vecchia versione delle MDVE), pezzo di ricambio art. 70 8168-091;
- una piastrina quadrata di 0,5 mm di spessore con foro di 2,5 mm (va bene quella che dovrebbe trovarsi sotto il gancio originale).
- bullone da 2 mm di diametro, lungo 10 o 12 mm, e relativo dado;
- 2 rondelle (diametro esterno massimo 4 mm) con foro di 2 mm.

N.B.: per un lavoro più semplice è meglio smontare il carrello vicino al gancio poiché può essere d'intralcio. Si procede con lo smontaggio del

gancio ad uncino di cui verrà recuperata la piastrina forata (nel caso sia presente). Al nuovo portagancio deve essere eliminato il supporto inferiore (non quello con le due alette di allineamento ma quello sottostante) perché, se non venisse tolto, intralcerrebbe la rotazione del carrello. Dall'altra parte del portagancio bisogna invece rimuovere con un cutter un po' di plastica in modo che non urti sulla vite di chiusura del tender (fig. 1). Quest'ultima rimane coperta dal nuovo portagancio, ma vi si può avere accesso facilmente girando il gancio a destra o sinistra. Ora si può procedere con l'assemblaggio finale: si prende il bullone e si inserisce la prima rondella, la si passa attraverso il supporto del portagancio, si inserisce la seconda rondella, si inserisce la piastrina forata, si passa attraverso il telaio del tender e si avvita il dado dall'altra

parte. Ora basta richiudere il tender ed il lavoro è finito. L'unica controindicazione è che il portaganci rimane rigido e quindi è meglio agganciarci dietro una carrozza o un carro che abbiano un timone di allontanamento. Per chi volesse montare un gancio corto Roco bisogna che esso sia del tipo a versione allungata, cioè quello che si trova nelle confezioni delle automotrici tedesche tipo Schienenbus che è facilmente ottenibile come pezzo di ricambio (art. 70064).

Lorenzo Pantani



Questo è il risultato a lavoro finito



## Carro Società Veneta Klein Modellbahn

E' stato posto recentemente in vendita nei negozi di modellismo un carro che ha molteplici motivi di interesse per i fermodellisti friulani. E' prodotto dalla ditta austriaca Klein Modellbahn, già ben nota qui in Italia per la qualità dei suoi prodotti e per i prezzi tutto sommato contenuti. Il carro, aperto a sponde alte, è in perfetta scala H0 (1:87) ed ha il nu-

mero di art. M 8105 (M significa che è una serie speciale realizzata solo per il mercato italiano dall'importatore Modeltreno). Il motivo d'interesse è dato dal fatto che è un carro italiano di una ferrovia privata: la Società Veneta. E' dipinto nel classico verde della SV con scritte di colore giallo ben nitide e leggibili. Le marcature lo ambientano in epoca III (SV ITALIA)

con immatricolazione Mt 5786 ed assegnazione alla Udine-Cividale. La scritta dell'ultima revisione è leggibilissima: REV UD. 17.2.66, perciò si riferisce all'epoca in cui esisteva già la trazione diesel. Presenta inoltre il reggitelone, applicato con lo stesso sistema usato dalla Rivarossi tanti anni fa.

Il carro è racchiuso in una confezione di cartone con interno in plastica che lo protegge in modo efficace ed ha un prezzo di listino di 32.000 lire.

Denis Carlutti

## Binario Internet

Rubrica semiseria di notizie e commenti sui siti Internet di maggiore interesse per gli amanti della strada ferrata

a cura di Andrea Marmai

Parlare di Internet, al giorno d'oggi, è come parlare di pomodoro sulla pasta o dell'IRPEF da pagare a giugno: tutti più o meno sanno di che cosa si tratta e molti lo usano personalmente. Ebbene, nella grande rete informativo-pubblicitario-cultural-telematicomultimedial-commerciale mondiale c'è posto anche per dei siti curiosi, di informazione turistica e di conoscenza tecnica per gli appassionati delle ferrovie.

A questi siti Internet è dedicata questa rubrica che non ha la pretesa di essere esaustiva, completa o aggiornata all'ultimo minuto: anzi, non ha nessuna pretesa... prendetela così com'è, liscia, speriamo vi piaccia.

E per iniziare bene partiamo da un sito americano dal nome particolare: Trainorders. Letteralmente "ordini ferroviari", trainorders si può raggiungere dal sito [www.broadcast.com](http://www.broadcast.com), un sito che permette di fare gli "ascoltoni" di alcuni servizi pubblici come i taxi, i pompieri, o anche la polizia, di una determinata area geografica americana. Il nome del sito è spiegato nella pagina iniziale dove si ricorda che gli ordini di servizio tra il personale a terra e quello viaggiante da parecchi anni non si effettuano più via modulo cartaceo bensì via radio; da qui la possibilità per chi si collega di ascoltare in diretta, usando l'opzione real-audio, oppure registrati, i dialoghi fra personale di stazione e viaggiante. Non solo.

La pagina iniziale conduce attraverso dei link a pagine di discussione sulle ferrovie americane, a filmati di convogli in transito attraverso delle telecamere piazzate sulla tratta più

frequentata delle ferrovie californiane; è possibile anche entrare in una libreria fornita di video e audio clip ferroviari e di libri riguardanti le ferrovie americane con addirittura quiz e cartoni animati. Naturalmente è possibile anche fare shopping (gli americani non si smentiscono mai.....) di articoli vari compreso l'orario ferroviario californiano e uno spazio chat dove discutere con altri appassionati.

## Recensioni

VIDEOCASSETTA: 1925/1945/1953

E' uscita la seconda cassetta della Duegi Editrice (Tutto Treno) realizzata in collaborazione con l'Istituto Luce, Gera Nova ed un privato.

L'opera è divisa in tre sezioni.

La prima è stata girata nel 1925 dall'Istituto Luce su incarico della direzione generale dei DLF. Vi si vedono svariati tipi di locomotive a vapore, a terza rotaia, a corrente continua e trifase e varo materiale rimorchiato del quale, in molti casi non esiste più nessun esemplare, neppure in qualche museo. Tra le cose più interessanti, la piattaforma girevole di Milano Smistamento, con la visione di decine di locomotive a vapore, e quella di Torino per il trifase, nonché l'impianto, enorme, di caricamento del carbone di Roma S. Lorenzo.

Nella seconda parte, realizzata in collaborazione con la tedesca Gera Nova, si vedono treni in Sicilia nel 1943 e traffico militare alleato in Francia nel 1945. Viene riprodotto il documentario realizzato al seguito di una tradotta americana in Germania nel quale si vedono i terrificanti effetti dei bombardamenti a tappeto sugli impianti ferroviari.

La terza parte è la registrazione di un viaggio tra Roma e Torino eseguito nel 1953. Tra Roma e Genova si possono osservare svariate E

428, E 626 ed E 424. Nella tratta tra La Spezia e Genova si viaggia sulla linea delle Cinque Terre con scorci unici e oramai irripetibili visto che la linea con il raddoppio è stata spostata a monte e corre principalmente in galleria. A Genova si vedono molti tram e nel viaggio fino a Torino tanto trifase.

Ma lascio a chi acquisterà questa videocassetta il gusto della scoperta delle immagini inedite.

L'opera è buona, anche se in certi casi le immagini sono un po' scadenti: l'importante però è che siano pervenute fino ai giorni nostri.

La durata è di 55' ed il prezzo di 49.000 lire.

Denis Carlutti

## Un treno chiamato INSUBRIA

Alessandro Fanutti si domanda, nell'articolo sulle novità dell'orario ferroviario pubblicato sul numero scorso, quale sia l'etimologia del nome "Insubria" dato all'IC Singen-Milano. Per curiosità ho chiesto all'amico Cornelio Cesare Desinan, della Filologica Friulana, i necessari chiarimenti. Il nome deriva dall'antico popolo degli INSUBRI, antichi abitanti della Lombardia centrale. Era un popolo di origine celtica che faceva parte dei Galli Cisalpini, i quali abitavano quasi tutta l'Alta Italia. La capitale dell'Insubria? Mediolanum, "in mezzo al piano", oggi Milano!

Nedo Sebenico

## Da "Selezione"

Tra due amici.

«Hai le mani sporche.»

«Ho accompagnato alla stazione mia moglie che prendeva il treno che la portava in vacanza.»

«Si va bè. Ma non capisco le mani sporche.»

«Ho accarezzato la locomotiva.....!»

**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° 15 - Anno 4 (N° 4 / 1999)

Allegato al N° 9 - Dicembre '99 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