
il tender

notiziario della SNT DLF Udine

Anno 1 Numero 2

Giugno 1996

Ricorre in questi giorni il 110° anniversario dell'inaugurazione della ferrovia Udine-Cividale. In attesa dell'autorizzazione all'effettuazione di un treno rievocativo a vapore con la 880.051 proponiamo questo articolo dedicato alla storia di questa linea.

LA FERROVIA UDINE - CIVIDALE 110 ANNI DI STORIA

Sono passati ormai centodieci anni da quel 24 giugno 1886 quando il primo convoglio, raggiunse Cividale trainato da una locomotiva a vapore decretando l'inizio del servizio regolare sulla breve linea ferroviaria, che ancor oggi congiunge Udine a Cividale. Il successivo 4 luglio avvenne la cerimonia ufficiale d'inaugurazione con la partecipazione di 1.700 persone giunte a Cividale con treni speciali.

La linea fu realizzata dalla Società Veneta Ferrovie (SV) che aveva ottenuto la concessione per la costruzione e l'esercizio per 90 anni di questa ferrovia. Il costo complessivo per le espropriazioni, le opere, l'armamento e gli impianti venne valutato in £ 1.385.000, circa £ 92.000 al km. Il progetto fu redatto dall'ing. Gabelli della SV fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1880. Il progetto esecutivo fu poi eseguito dall'ing. Vianello sempre della SV. Il decreto approvante la convenzione tra lo Stato e la SV venne firmato il 12 giugno 1884 dal re Umberto I, e prevedeva una sovvenzione annua da parte dello stato di £ 1.000 il chilometro per 35 anni, oltre a £ 20.000 annue da parte della provincia di Udine e dei comuni interessati, sempre per 35 anni. Tra i progetti, poi accantonati, riguardanti questa linea, uno prevedeva il suo prolungamento fino a S. Lucia di Tolmino per congiungersi con la Transalpina, mentre quello ex austriaco della "ferrovia del Predil" prevedeva che il suo prolungamento lungo le valli del Natisone e dell'Isonzo e con l'attraversamento in galleria del Predil raggiungesse Tarvisio, creando una sorta di raddoppio in variante della ferrovia Pontebbana ed il collegamento di Cividale con Cormons.

La ferrovia Udine-Cividale, che fu costruita con lo scartamento normale dell'epoca di 1445 mm ed armata con rotaie Krupp del peso di 36 kg/m, lunghe 6,5 m, posate su traversine in legno con chiodatura diretta, è una tipica linea secondaria di pianura con pendenze minime (l'ascesa massima è del 5,8 per mille sulle rampe del ponte sul torrente Torre nei pressi di Udine). Questo ponte in muratura di 13 arcate di 13 m ciascuna è l'unica opera d'arte di una certa importanza della linea, un altro ponte in muratura, che rispecchia le caratteristiche di quello sul Torre, supera il torrente Malina ed uno a travata metallica di 8 m il torrente Ellero, entrambi nei pressi di Remanzacco. I ponti in muratura sono in comune con quelli della strada statale Udine-Cividale.

La ferrovia, che è lunga 15.120 metri, ha origine dalla stazione FS di Udine (108,7 m s.l.m.); a circa 1,5 km da questa stazione, a fianco della linea, hanno sede la direzione d'esercizio, il deposito locomotive e le officine per la manutenzione del materiale rotabile; inoltre troviamo anche un raccordo con una caserma. Proseguendo si incontrano le stazioni di Remanzacco e di Moimacco, la fermata di Botte-nicco per arrivare infine al capolinea di Cividale (133,53 m s.l.m.), sede del Dirigente Unico di esercizio; a questa stazione è raccordato l'adiacente cementificio (oggi in disuso). Da questo stabilimento, agli inizi del secolo, aveva origine una ferrovia a scartamento ridotto, gestita dalla stessa Società Italcementi, che serviva a collegare le cave di Antro con il cementificio. Era denominata popolarmente il "trenin de ponca".

Un tempo esisteva anche la fermata di Cividale Centro che era posta a po-

che decine di metri dall'estremità est della stazione di Cividale. In seguito essa è stata soppressa in quanto il prolungamento della linea interessava una strada molto trafficata.

Purtroppo, per quanto concerne i primi anni di esercizio della Udine-Cividale, non ci sono molti dati: si sa che erano in esercizio 6 coppie giornaliere di treni. La vita della linea proseguì poi regolarmente fino allo scoppio della grande guerra, evento che coinvolse direttamente la ferrovia vista la sua posizione (praticamente sul fronte) e dalla quale non ne uscì indenne. Da un orario datato 20 luglio 1918, redatto dall'esercito austroungarico, si rileva che i treni a disposizione erano solo 4 (2 coppie), il che dimostra l'utilizzazione esclusivamente da parte dell'esercito.

Durante la prima guerra mondiale venne costruita per usi militari la ferrovia a scartamento ridotto (750 mm) Cividale-Caporetto. Questa linea e la Udine-Cividale, con l'arretramento del fronte dovuto alla battaglia di Caporetto, vennero totalmente perdute assieme ad una parte del materiale rotabile della SV e vennero assunte in temporaneo servizio e riattivate dall'amministrazione austroungarica.

Non erano trascorse che poche ore dall'armistizio del 3 novembre 1918, che già i treni cantiere della SV erano all'opera per ripristinare le linee interrotte dai contendenti negli ultimi giorni delle offensive. Il 6 novembre i treni ripresero a circolare sulla Udine-Cividale.

La Cividale-Caporetto, dopo i gravi danni subiti, venne riaperta il 1° agosto 1921, prolungata di 3 km dal vecchio capolinea di Susida a Caporetto. Affidata in concessione all'impresa Eredi Binetti di Cividale, che trovò

sulla linea 7 locomotive, 11 vetture e 86 carri per il trasporto merci, verrà soppressa nell'estate del 1932, dopo alcune saltuarie sospensioni dell'esercizio, per difficoltà finanziarie dopo che era caduto qualunque interesse di intervento pubblico.

Gli anni del dopoguerra furono burrascosi per i vertiginosi aumenti dei prezzi del materiale e dei costi del personale a cui non fu possibile contrapporre un adeguamento delle tariffe, bloccate per legge.

Superate anche queste difficoltà e ripristinato il normale esercizio, il pomeriggio del 22 novembre 1938 si verificò la tragedia più grave della storia della linea: causa una piena si ebbe il crollo di due arcate del ponte sul torrente Torre mentre transitava il treno. La locomotiva, 3 vetture ed alcuni carri precipitarono nelle acque limacciose causando la morte di 21 persone, tra cui 3 ferrovieri. L'esercizio fu ripreso provvisoriamente costruendo un guado sul Torre. Ricostruito il ponte, riprese la normale routine fino allo scoppio della seconda guerra mondiale.

Dopo l'8 settembre 1943 le infrastrutture di trasporto vennero sottoposte a massicce distruzioni ad opera di entrambe le parti in guerra, anche se per opposti motivi: i nazisti distrussero i ponti e le installazioni per creare ostacoli agli inseguitori, i partigiani per ritardarne la fuga, mentre gli alleati mitragliavano e bombardavano tutto. I rischi per i viaggiatori aumentarono ed il rispetto degli orari fu pura utopia. Alla fine il regolare esercizio venne soppresso su tutte le linee della Società Veneta. Giunta la pace si constatò che la ferrovia Udine-Cividale era l'unica a non essere interrotta, in quanto i danni prodotti dagli alleati venivano prontamente riparati dall'organizzazione Todt tedesca. Anche i rotabili erano in buone condizioni e non subirono gravi perdite.

Il materiale rotabile era costituito agli inizi da due locomotive a vapore del gruppo 22 e 2 del gruppo 23 (roddiggio 0-2-1T) e da vetture "multiporte" a due assi con garitta per il frenatore sul tetto denominate "Consorziali". I carri merci erano di costruzione inglese e piuttosto piccoli (lunghezza di circa 5 m). All'inizio del secolo furono consegnate le 6 locomotive a vapore del gruppo 27: di queste

la 270 era denominata "Friuli". Esse prestarono servizio fino all'arrivo delle locomotive diesel.

Negli anni '20 entrarono in servizio le nuove carrozze a 2 assi a terrazzini della serie 800 che disponevano di 50 posti a sedere e che prestarono servizio fino agli anni '70. C'erano inoltre una decina di carrozze sempre del tipo a terrazzini, però a carrelli con 88 posti a sedere denominate "Norimberga" dal nome della città dove erano state costruite. Completavano la dotazione 3 bagagliai a 2 assi. I carri per il trasporto delle merci furono rinnovati adottandone 11 del tipo in uso sulle FS. Questi carri sono ancora in dotazione alla linea (anche se quasi tutti accantonati): tra questi si segnalano 2 pianali utilizzabili co-



Disegno delle locomotive gruppo 27

me spartineve ed una cisterna usata ora come carro diserbante, costruita in Austria nel 1892.

Agli inizi degli anni '60, quando i costi della trazione a vapore divennero troppo onerosi, si provvide ad acquistare dei mezzi a motore diesel: giunsero così le locomotive diesel-elettriche DE 424 e le automotrici diesel della serie ADn 700, numerate 801÷803, che portarono un sensibile miglioramento del servizio, sia sotto il profilo del confort, sia sotto quello della velocità.

La guerra del Kippur nel 1973 portò ad un rilancio del trasporto collettivo come quello ferroviario con un aumento del traffico causato dai nuovi costi del trasporto privato. Da questa situazione trassero vantaggio le ferrovie secondarie che avendo finalmente a disposizione degli stanziamenti poterono apportare miglioramenti sui rotabili e nell'armamento. La ferrovia Udine-Cividale subì alcune modifiche, con particolare riguardo ai numerosi passaggi a livello che furono dotati di moderni impianti di se-

mibarriere comandate dal treno e dei relativi segnali, sia lato ferrovia, sia lato strada, essendo stati tali attraversamenti spesso causa di incidenti, alcuni anche gravi.

Nel 1981 la SVA (Società Veneta Autoferrovie, nuova denominazione dell'azienda assunta nel 1969) costituì delle aziende controllate che raggrupparono le linee in base all'area di servizio: diventò così operativa la S.p.A. FNE (Ferrovie del Nord-Est) per la gestione dei percorsi Adria-Mestre e Udine-Cividale.

In questi anni l'obsolescenza delle linee, dei rotabili e la passività della gestione, coperta da finanziamenti pubblici, fa avanzare alla SVA l'idea di recedere anticipatamente dalle concessioni. Infatti, come si legge nei bilanci d'esercizio 1982 delle FNE *"la decisione fu assunta quando apparve chiaro che, per una visione sociale del trasporto pubblico, l'attività svolta non solo non avrebbe mai potuto apportare alcuna modesta remunerazione al capitale investito, ma non sarebbe stato più possibile conseguire neppure uno stentato pareggio del conto economico cosicché il proseguirla avrebbe portato al paradosso che la nostra attività privata avrebbe*

sovvenzionato la politica sociale pubblica, e senza indennizzo alcuno".

Si arrivò invece al 1986, naturale scadenza della concessione, quando il 27 settembre un decreto del Ministero dei Trasporti dispose il passaggio in gestione della linea allo Stato tramite un commissario dipendente dalla Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione; la ferrovia assunse così la denominazione Gestione Commissariale Governativa per la Ferrovia Udine-Cividale (in breve FUC). Il primo gennaio 1990 nasce la Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Venete che raggruppa le ex gestioni della Udine-Cividale, della Adria-Mestre e della Parma-Suzzara. La direzione d'esercizio della FUC rimane a Udine.

Con la legge finanziaria del 1987 sono stati stanziati 7 miliardi in favore della FUC. Questo denaro viene utilizzato per rinnovare la linea, gli impianti, il materiale rotabile e di conseguenza valorizzare e migliorare la potenzialità di questa ferrovia.

Sono stati eseguiti i lavori di manutenzione del deposito locomotive.

Nella stazione di Remanzacco è stata ampliata la sala d'attesa e restaurato l'edificio, sono stati rifatti i marciapiedi ed installate le pensiline per il riparo dei viaggiatori e l'impianto centralizzato per il comando degli scambi e dei segnali (ACEI).

La vecchia stazione di Moimacco è stata chiusa e spostata di 500 metri in una posizione più centrale rispetto al paese con la costruzione di una banchina con pensilina.

A Bottenicco è stata realizzata una fermata a richiesta in corrispondenza dell'XI zona industriale del Cividalese; qui è stato costruito anche uno scalo merci che serve le fabbriche di questa località ed anche quelle delle zone adiacenti tramite il servizio di carrellamento dei carri merci; in seguito qualche industria potrà essere raccordata direttamente con la ferrovia.

Sono state restaurate le 3 carrozze a grande capienza acquistate usate in Germania nel '74, che dopo una decina d'anni di servizio con i treni per gli studenti erano state accantonate. In seguito queste 3 rimorchiare sono state concesse in uso alla FAM (Ferrovia Adria-Mestre).

Nel 1993 è stato rifatto l'armamento da Remanzacco a Cividale con la sostituzione delle rotaie con altre di tipo 50 UNI a rotaia lunga saldata e posata su traversine in cemento armato pre-compresso, è stato sostituito il ponte in ferro sul torrente Ellero e rinforzati gli altri ponti di questa tratta. Ora su questa tratta la portata è di 22,5 t/asse, mentre sul resto della linea è di 22 t/asse.

Per il completamento dei lavori, rimane da sostituire l'armamento da Udine a Remanzacco e quello della stazione di Cividale.

Da segnalare le ipotesi circolate tempo fa di un prolungamento della linea fino a S. Pietro al Natisone e del suo interrimento nel tratto urbano di Udine nell'ambito della ristrutturazione

della circonvallazione merci di Udine (ipotesi poi abbandonata).

Nel gennaio del 1992 è entrata in servizio la nuova automotrice diesel AD 904 con la relativa rimorchiata pilota Bp 373 di costruzione FIAT. Questi mezzi fanno coppia con le unità gemelle AD 901 e Bp 372 acquistate nel 1984, prime automotrici di tipo ALn 663 FS in servizio sulle ferrovie concesse.

E' previsto l'acquisto di un'ulteriore automotrice, questa volta senza rimorchiata.

L'adozione dei nuovi rotabili rientra nel programma di miglioramento del servizio mirato soprattutto a vantaggio del traffico pendolare.

L'introduzione dell'orario di tipo cadenzato ha trasformato l'esercizio della linea in una vera e propria metropolitana di superficie.

Attualmente le corse sulla Udine-Cividale sono 36 (18 coppie) al giorno e per percorrere i 15,120 km della linea ad una velocità massima di 90 km/h i treni impiegano 16 minuti, contro i 40, nelle ore di punta, delle autocorriere.

Nel corso del 1994, con l'aumento del traffico merci per la zona industriale di Bottenicco, è entrato in servizio sulla FUC il DE 341.501 (ex D 341 1020 FS) ottenuto in prestito dalla ferrovia Bologna-Portomaggiore in cambio del DE 424.05. E' ritornata a Udine anche la AD 805, che però è inutilizzata in quanto bisognosa di lavori di restauro.

Nel 1994 è anche scomparso l'incrocio a 90° con la linea di circonvallazione merci di Udine delle FS; ora questa linea di cintura, il cui piano del ferro è stato abbassato in trincea, sottopassa la FUC.

Una curiosità: durante la recente adunata degli Alpini a Udine la composizione dei treni della FUC era di 4 unità, le due coppie di AD 900 viaggiavano accoppiate, e sono state istituite corse straordinarie. Corse straordinarie vengono pure istituite durante il

Mittelfest, che si tiene a Cividale.

Dal 1° gennaio 1997 la FUC dovrebbe passare sotto la gestione del Trasporto Locale delle FS ed in seguito è prevista la sua gestione da parte della regione, come quella di tutte le linee secondarie. C'è molta preoccupazione per l'avvenire di questa ferrovia in quanto la regione sembra poco interessata al traffico su rotaia preferendo quello su strada.

Si spera invece che questa linea, che nella rete ferroviaria italiana è di tipo secondario, rimanga invece di primo piano per le località che essa tocca e per l'importanza socio-economica che essa riveste; del resto generazioni di Cividalesi e di abitanti delle valli del Natisone e dei paesi attraversati dalla ferrovia hanno legato ad essa un pezzo della loro vita in momenti belli ma anche meno piacevoli della storia di questa zona del Friuli.

Per concludere sono da segnalare, nella storia della Udine-Cividale, i festeggiamenti per il centenario, tenutisi nel 1988 con due anni di ritardo a causa di problemi organizzativi, e celebrati con un treno rievocativo con trazione a vapore realizzato dalla SAT con la collaborazione della direzione della FUC e dei Comuni attraversati dalla linea. Il convoglio era costituito dalla 880.051 e da tre carrozze a terrazzini delle FS, non essendo più disponibili rotabili storici che hanno prestato servizio su questa linea.

Nella stessa occasione alcuni soci della SAT hanno curato il restauro del carrellino di servizio a funzionamento manuale appartenente a questa ferrovia e costruito nell'800.

L'augurio è di festeggiare in futuro ancora un'infinità di anniversari sui binari di questa linea ferroviaria.

Claudio Canton

(con la collaborazione di C. Bortotto, G. Cornolò, R. Chiandussi, M. Miconi ed E. Ceron)

Principali caratteristiche delle locomotive a vapore della Udine-Cividale

Gruppo	Rodiggio	Numeraz. definitiva	Numeraz. primitiva	Anno di costruzione	Pot. CV	V max km/h	Peso t	Passo mm	Lungh. mm	Distribuzione	Timbro kg/cm²	Sup. griglia m²	Costruttore
22	0-2-1T	220÷8	41÷49	1878÷86	165	55	22	3.500	7.775	Allan	9	0,80	Esslingen
23	0-2-1T	230÷5	50÷55	1887	165	55	22	3.500	7.775	Allan	9	0,80	Esslingen
27	1-2-0T	270÷5	61÷66	1902-03	375	55	42	4.200	9.640	Allan	12	1,52	Henschel

NOTIZIE FLASH

Dimissioni nella SAT

Il Responsabile della SAT Loris Toneguzzo ha rassegnato le dimissioni dall'incarico, motivandole con inderogabili impegni di lavoro e di famiglia. Il Consiglio Direttivo della SAT ed il Presidente del DLF hanno cercato di far recedere dal proposito l'interessato, ma visto la sua irremovibilità hanno dovuto prendere atto della situazione. Inoltre hanno pregato Loris di rimanere in carica fino alla convocazione del Consiglio Direttivo straordinario che nominerà il Responsabile pro tempore fino alle prossime elezioni che si terranno in autunno con il nuovo statuto (attualmente in fase di stesura).

Anche Roberto Chiandussi, che, pur non essendo consigliere, aveva avuto a norma di statuto un incarico speciale per le gite e i treni a vapore, ha rassegnato le dimissioni da questo incarico, motivandole con la sua convinzione di essere diventato causa di presunte interferenze nei programmi e nella gestione del gruppo dopo le recenti polemiche.

Essendo anch'egli irremovibile nei suoi propositi, le dimissioni sono state accettate.

Breve ricordo di Cesare Bortotto

Lo scorso 7 marzo ci ha lasciati il dott. Cesare Bortotto autorevole storico delle ferrovie in Friuli.

Era nato a Casarsa della Delizia nel 1923. Insigne poeta e letterato, fu tra i fondatori assieme all'amico di sempre Pier Paolo Pasolini e ad altri poeti dell'Academiuta de Lenga Furlana nel 1945.

Nel 1943, dopo pochi mesi di insegnamento, fu assunto nelle Ferrovie dello Stato alla stazione di Postumia. Diventò partigiano e dopo la guerra riprese il servizio in ferrovia.

Pur lavorando, riuscì a laurearsi in lettere all'università di Urbino nel 1956. Dal '59 al '74 aveva avuto incarichi dirigenziali nelle FS.

La sua passione per la ferrovia lo ha portato a diventare uno storico ed un

autorevole esperto dei trasporti ferroviari. Diventò così consulente dell'Associazione Industriali della Provincia di Udine per i trasporti su rotaia. Fu autore di innumerevoli saggi sulle ferrovie friulane, dell'introduzione del libro "Il centenario della ferrovia Pontebbana" e del libro "Ferrovie in Friuli. Da Udine verso Venezia - sulla ferrovia Pedemontana" editi dal nostro DLF. Ultimamente stava lavorando ad una pubblicazione sulla SV in Friuli e precisamente sulle ferrovie della Carnia e sull'Udine-Cividale.

Si era sempre battuto per la salvaguardia delle ferrovie e anche, in accordo con la SAT, per il ripristino di quelle dismesse come la Casarsa-Pinzano o la vecchia Pontebbana, pur evidenziandone la difficoltà, se non l'impossibilità del loro riuso anche solo per scopi museali o turistici conoscendo bene l'ambiente delle FS.

Un rammarico lo tormentava, come ebbe modo di farmi notare ai tempi della collaborazione per la preparazione del libro "Ferrovie in Friuli"; l'essere stato proprio lui, come dirigente delle FS, a chiudere al servizio le "sue" ferrovie Casarsa-Pinzano e S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza nel 1967.

Claudio Canton

Treno a vapore sulla Pedemontana

Il treno a vapore del 9 giugno sulla Pedemontana ha ottenuto una buona affluenza di partecipanti. I posti erano occupati all'80%, ma questo ha agevolato i viaggiatori che hanno potuto così sistemarsi più comodamente sulle carrozze che erano state rese incandescenti dalla giornata torrida. Ha avuto un successo oltre le previsioni anche la grigliata organizzata a Maniago.

Una sorpresa ha accolto i partecipanti: la locomotiva titolare del treno non era la 740.108 ma la 625.100. La sostituzione della macchina è avvenuta poiché la 740.108 si è guastata mentre era impegnata nei giorni precedenti in riprese cinematografiche a Budoia.

Fortunatamente la 625.100 era già in deposito a Udine, avendo già sostituito la 740 quando questa era rimasta bloccata dalla fusione delle bronzine del 1° asse durante le corse per

le scuole. I successivi problemi, che erano dovuti al biellismo, sono già stati risolti.

La 625.100 invece si è ben comportata sulla Pedemontana pur essendo fuori prestazione a Pinzano (in questo tratto il peso delle carrozze superava di 28 t quello massimo trainabile dalla locomotiva) e tutto ciò grazie alla professionalità dei macchinisti P. Zucchini e G. Grandin coadiuvati per l'occasione da un altro macchinista che aspira ad avere l'abilitazione per la trazione a vapore.

La locomotiva è arrivata a Travesio senza acqua nel tender; infatti il tender della 625 ne contiene solo 12 m³ che non sono sufficienti a coprire i consumi di questo viaggio e tutti i rifornitori della linea sono stati tolti ad esclusione di quelli di Maniago e di Pinzano (questo però è inutilizzabile poiché era a fianco del 1° binario che è stato eliminato). A Travesio è stato perciò organizzato un rifornimento volante di un po' d'acqua per poter così arrivare fino a Maniago: è stato usato un normale tubo per innaffiare l'orto collegato ad un rubinetto della stazione. Problemi di rifornimento si sono avuti anche a Maniago poiché la portata del rifornitore era scarsa ed a Casarsa perché il braccio del rifornitore è bucato e perciò ci sono delle vistose perdite d'acqua. Come sempre è stata spettacolare la giratura della locomotiva a Casarsa.

Nonostante tutti questi contrattempi il treno ha registrato solo 25 minuti di ritardo all'arrivo a Udine.

Pontebbana: Carnia-Pontebba addio

Stanno procedendo velocemente i lavori di smantellamento del tratto Carnia-Pontebba della vecchia ferrovia Pontebbana. Questi lavori, che sono incominciati con la demolizione della linea area, avvengono in senso discendente da Pontebba a Carnia. La catenaria e pali sono stati quasi tutti tolti, presto comincerà lo smantellamento del binario.

Non sono serviti a nulla gli appelli fatti dai comuni attraversati per la salvaguardia di questa ferrovia che può essere benissimo considerata un bene di archeologia industriale essendo passati più di cento anni

dalla sua costruzione.

Si è infine saputo che ora (!) la provincia ha commissionato uno studio per la possibilità di un riuso ferroviario della linea dopo che per mesi si era parlato di trasformarla in un'assurda pista ciclabile, pericolosa da percorrere per gli stessi ciclisti. Infatti la presenza di gallerie che sarebbero state da illuminare e con la volta da rifare, di lunghi tratti da proteggere con barriere e parapetti, nonché la presenza di lunghe livellette costanti, che non favoriscono i cicloturisti della domenica, avrebbe comportato delle spese faraoniche per un uso che sarebbe stato molto probabilmente sporadico.

Raddoppio Mossa-Cormons

Sono finalmente ripresi i lavori per completare il raddoppio del tratto Cormons-Redipuglia della linea Udine-Gorizia-Trieste. Dopo lo smantellamento del doppio binario avvenuto durante la seconda guerra mondiale, questo tratto era rimasto a semplice binario. Solo qualche anno fa si era provveduto a ripristinarne il doppio binario. Rimanevano però ancora da completare alcuni chilometri sul tratto Mossa-Cormons. Finalmente i lavori sono ripresi con la pulizia delle sterpaglie che avevano invaso la sede stradale e con la posa dei pali per la linea aerea.

Invece molto probabilmente rimarrà un'opera incompiuta, con spreco di denaro, la variante, che eliminava l'ansa di Gorizia, Cormons-Redipuglia. Tutte le opere sono pronte, resterebbe solo da posare il binario!

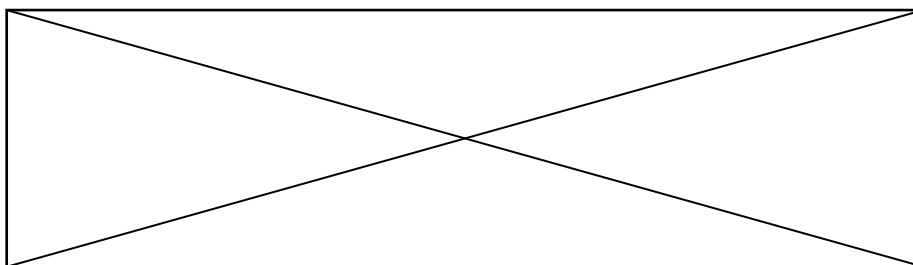
Lucio Montagner

Ultima ora.

Demolita a Tricesimo la stazione del tram. Al suo posto sorgerà un anonimo condominio.

Avviso ai soci studenti

Invitiamo i soci studenti a comunicarci il risultato dell'anno scolastico in modo da poter predisporre il previsto omaggio per la promozione.



GITE

7 luglio 1996 alle funicolari di

REISSECK

nei pressi di Spittal in Austria

Si tratta di tre funicolari che portano a dei laghi a 2200 m di altezza. Gli ultimi chilometri vengono percorsi con un trenino a scartamento ridotto

11 agosto 1996 alla

GURKTALBAHN

ferrovia a scartamento ridotto
nei pressi di S. Veit in Austria

Per entrambe le gite
partenza da Udine ore 8.00

Informazioni e adesioni:
durante le riunioni o
Claudio Canton - tel. 0432 480143
Roberto Chiandussi - tel. 0432 500714

Segnaliamo i treni a vapore sulla

TRANSALPINA in SLOVENIA

Sono in programma ogni settimana

Il 15 agosto 1996 è previsto l'incontro a Most na Soci (S. Lucia di Tolmino) di due treni speciali, uno proveniente da Jesenice e uno da Trieste

Sono di nuovo disponibili
le videocassette LOKORAMA

PONTEBBANA

Pontebbana I (Udine-Pontebba dalla cabina)
Pontebbana II (Pontebba-Villach dalla cabina)
Pontebbana Special (riprese della doppia trazione
740.108 + 740.038 dalla strada,
dal treno, dalla cabina)

L' S.D.R. & Co. ricorda le sue
videocassette sui treni speciali
della regione e delle regioni vicine.

Stanno per uscire quella del
treno a vapore Portogruaro-
Gorizia e quella sui festeggia-
menti di Celje dei 150 anni
della prima ferrovia in Slovenia
con ben 20 locomotive a vapore.
Per informazioni Claudio Canton,
tel. 0432/480143

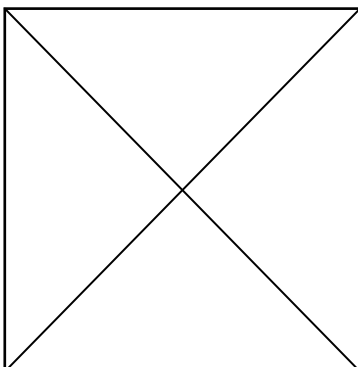
Il nostro socio Paolo Piovan
ha realizzato la videocassetta

VAPORE IN CADORE

che contiene immagini dei treni a vapore
realizzati dal DLF di Treviso sulla linea di Calalzo.
La cassetta, che è realizzata professionalmente,
è disponibile in carrozza.

Sono disponibili le videocassette
con le registrazioni delle lezioni
del corso sulla trazione vapore
tenutesi nei mesi scorsi.

Le cassette sono 3 con durata
di circa 3 ore ciascuna e pos-
sono essere abbinare con la
dispensa del corso. Per le
prenotazioni rivolgersi a
Claudio Canton durante le
riunioni o allo 0432/480143.



Giuseppe De Rosa sta per iniziare
la costruzione della locomotiva D
143 TRUMAN in scala 5" con mo-
tori elettrici alimentati da un gene-
ratore di corrente a scoppio. Chi è
interessato ad avere una di queste
locomotive, che, se fatte in più e-
semplari, verranno a costare di
meno, può contattarlo allo 0432
281744.

Lo Stabilimento di Costruzioni Ferrovia-
rie MG offre la sua esperienza per la
costruzione, a prezzi modici, di modelli in
scala 5" di locomotive tipo DE con motore
a scoppio ed elettrico. Per informazioni
telefonare allo 0434 868747 (Giorgio).

MERCATINO

Qualche Socio ha sempre dei modelli
da vendere o sta cercando qualche
modello particolare, perciò ne pub-
blichiamo gratuitamente gli annunci.

VENDO 1382 - BR 10.002, 1385 - BR
89.634, Liliput 110042 - E 10.384,
110131 - E 10.1312, 17703 - ETA 180,
Lima 2 x 309144, 309145, 309146 -
carrozze Silberlinge. MAURO ZAMO-
LO - rivolgersi in carrozza.

VENDO Rivarossi 3516, 3517, 3518 -
carrozze tipo 45.000 serie speciale,
2140 - tramoggia CITA serie speciale,
1103 - 835.271, Roco 43610 - E
646.005. PAOLUZZI VALTER - tel.
0432 673140.

VENDO Lima 208305 - ALn 663 FSF,

403830, 403821, 403843 - scambio dx
+ sx + traversata; Rivarossi 1486 - E
652 dep. Ud., 1148 - 835 vecchio tipo,
2465 - carrozza 1ª cl. tipo '59, 2512
- bagagliaio castano-isabella; Roco
carrozze Eurofima senza logo FS .
ANGELO RIGON - tel. 0434 572865

VENDO Rivarossi 2578 - bagagliaio
CIWL, 2871 - ristorante CIWL, 3532 -
letti CIWL, Jouef prestige 5307, 5308 -
letti CIWL, Roco exclusive 44712 - Az
10035 castano, Lima 208244L - D
236.002 castano-isabella (non fun-
ziona bene). ROBERTO ZANELLI -
tel. 0432 905209.

VENDO Lima 208034L - E 424.143.
ROBERTO VASSILICH - tel. 0432
502942.

VENDO Liliput carrozza FS grigio
ardesia di 2ª classe. LUCIO PANTANI

- tel. 0432 - 509425.

CERCO E 626 senza biellino.
PAOLO DRIGANI - tel. 0432 43202.

CERCO Modelli in scatola originale
ed in perfette condizioni: Rivarossi
dall'origine al 1980; Lima anni '50 -
'60; Pocher. Inoltre Lima 208382LP
- E 447, 208377LK - ALn 668.1213+
1236, 208374LK - ALn 663 bici,
208421LP - ALe 601.010+007,
208422L - DT 4097,ex 236 FSF;
Rivarossi 1789 ? - ALn 56; Roco
43604 - E 636.061, 44713 - cento-
porte vivere il treno, VT 98 + VS 98
ACT; Pocher CIWL furgone blu,
furgone crema/blu, Pullman SM, FS
Az castano/isabella, Az treno Azzurro,
Dz castano/isabella. PIERANGELO
DEL ZOTTO - Casella postale 8 -
30128 Lido di Venezia - tel. e fax
041/5267759.