



La classifica dei transiti di confine più importanti

Vi siete mai chiesti qual è il transito di confine più importante della rete ferroviaria italiana per il traffico passeggeri?

Io mi sono posto questa domanda e, orario invernale 2000/01 alla mano, ho steso una classifica di importanza (che tiene conto solo dei treni passeggeri in transito a lunga percorrenza), andando anche a ricordare i fasti ferroviari del passato, almeno fin dove me lo ha consentito la memoria. Ne è venuto fuori un quadro che vede Chiasso al top della classifica, transito che, oltre al traffico diretto in Svizzera, sopporta anche quello verso Germania, Olanda e Belgio e che ha mantenuto immutata la sua posizione di classifica visto che pure nel passato la sua importanza è sempre stata notevole.

Di seguito, quindi, passo in rassegna i diversi punti di confine ferroviario, scusandomi fin da ora per eventuali dimenticanze soprattutto con riferimento agli avvenimenti storici.

Ventimiglia. Il traffico di transito consiste in tre coppie di treni giornalieri ed una periodica; è il valico ferroviario situato a quota altimetrica più bassa, visto che si trova praticamente al livello del mare. Da qui transitano i treni diretti al sud della Francia e verso i punti di confine con la Spagna.

Nel passato, la sua importanza derivava in particolare per il passaggio del *Trein Bleu*, ovvero il convoglio di lusso della CIWL che collegava Calais con la Costa Azzurra ed alcune carrozze proseguivano poi fino a Sanremo.

Qui, agli inizi degli anni Settanta, sono state messe in circolazione le prime carrozze *Gran Comfort*, con i colori TEE per espletare il servizio sul Ligure, il *Trans Europ Express* che

collegava Milano con Marsiglia.

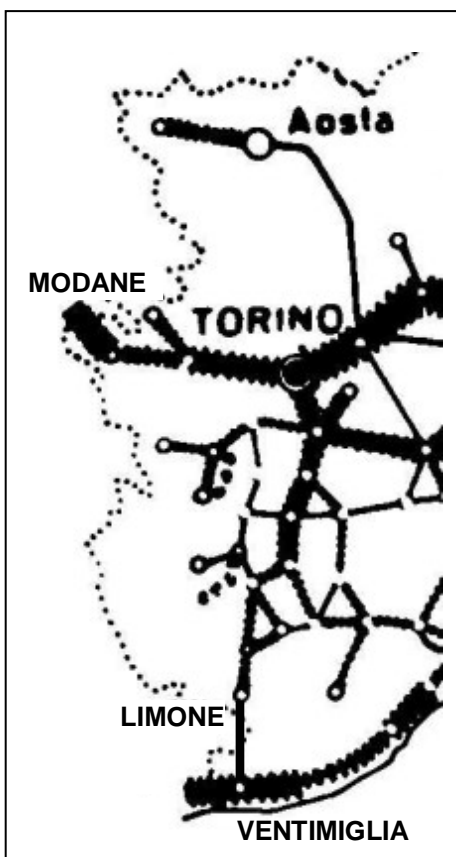
Oggi il traffico è molto più ridotto e tra i treni in transito merita un cenno l'IC Riviera dei Fiori, Basilea-Chiasso-Ventimiglia-Nizza, uno dei pochi treni che originano e terminano la loro corsa all'estero passando per l'Italia. Di rilievo la sua composizione, tutta SBB (esclusa la carrozza ristorante FS tra Chiasso e Ventimiglia), tra cui le note carrozze panoramiche. La stazione di Ventimiglia, in quanto terminale SNCF, è tuttavia capolinea di alcuni treni notturni verso Parigi e Calais, nonché di due collegamenti TGV verso la capitale francese (appare chiaro come questi treni mettano "piede" in Italia solo perché a Ventimiglia c'è la rimessa ed il parco carrozze SNCF).

Limone Piemonte. Il traffico di transito consiste in otto coppie di treni giornalieri, più due periodici, tutti sulla media percorrenza; ha ripreso la valenza di transito internazionale a partire dal 1979 quando fu riaperta la linea del Tenda (con tanto di tunnel) e ripristinati i collegamenti dal Piemonte verso la Liguria (attraverso il transito di Olivetta Sacro Monte) e la Costa Azzurra.

Attualmente, il traffico passeggeri è esclusivamente a medio raggio, con alcuni convogli tra Torino e Imperia, altri tra Cuneo e Sanremo ed una coppia tra Nizza e Cuneo. Verso la Francia la trazione è diesel ed il materiale è tutto FS (ALn 663, attrezzate con il sistema di vigilanza Vacma per la condotta ad agente unico e D 445); anni fa si poteva vedere una composizione di ben cinque ALn 663 da Torino che a Breil sur Roya venivano sdoppiate: due proseguivano verso Nizza e tre verso Imperia.

Modane. Il traffico di transito consiste in sette coppie di treni giornalieri; è l'unica stazione di confine italiana situata all'estero ed il valico è quello prioritario per i traffici verso Parigi, visto che tanto nel passato, quanto oggi, qui passano i più prestigiosi convogli diretti nella capitale francese. Per il passato, si può ricordare il *Rome Express* (noto perché a bordo di esso sono state girate molte sequenze del film *Totò a Parigi*), antesignano dell'attuale *Euro Night Palatino*; oggi possiamo invece vedere i Pendolini diretti a Lione ed i TGV verso Parigi; domani forse ci saranno gli ETR 500 policorrenti.

Da citare anche il passaggio del *Salvador Dalí*, unico collegamento ferroviario dall'Italia verso la Spagna, effettuato con materiale Talgo della Renfe.



Domodossola. Il traffico di transito consiste in undici coppie di treni giornalieri: è il valico dove per prima è stata sperimentata la trazione elettrica trifase (le prime locomotive erano in prestito dalla ferrovia della Valtellina), a motivo delle difficoltà oggettive che trovavano le vaporiere nel lungo tunnel del Sempione.

In passato, possiamo ricordare che di qui passava l'Orient Express Parigi-Istanbul, quando seguiva l'itinerario meridionale via Milano e Trieste, poi sostituito nel 1977 dal Simplon Express tra Parigi e Belgrado. Oggi sappiamo che questo treno si è ridotto al percorso Ginevra-Venezia; domani, forse, verrà sostituito da un autoservizio, limitato a Briga. Attraverso Domodossola transitano anche i Pendolini Cisalpino, primo concreto esempio di liberalizzazione del traffico ferroviario e di utilizzo dei binari anche da società che sono state quelle statali.

Ponte Ribellasca.

Ha un traffico giornaliero di nove coppie di treni: si trova lungo l'itinerario della Ferrovia Vigezzina (a scartamento ridotto) Domodossola-Locarno e svolge essenzialmente una funzione transfrontaliera, anche se di qua passano i ticinesi che sono diretti nel Vallese, a Losanna e Ginevra.

Luino. E' un transito di confine per il traffico merci e non vede passare nessun treno regolare internazionale. Va comunque detto che esso costituisce la valvola di sfogo all'eccessivo affollamento di Chiasso che si registra in certi periodi dell'anno: infatti, attraverso Luino vengono instradati i convogli straordinari che a Pasqua e Natale portano gli emigranti italiani dalla Germania verso la Sicilia.

Luino. E' un transito di confine per il traffico merci e non vede passare nessun treno regolare internazionale. Va comunque detto che esso costituisce la valvola di sfogo all'eccessivo affollamento di Chiasso che si registra in certi periodi dell'anno: infatti, attraverso Luino vengono instradati i convogli straordinari che a Pasqua e Natale portano gli emigranti italiani dalla Germania verso la Sicilia.

Chiasso Ha un traffico di transito costituito da 20 coppie di treni giornalieri e due periodici. Questo valico fa parte della storia del nostro Paese: attraverso di esso, negli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta transitavano treni stracarichi di emigranti italiani che si recavano a lavorare in

Svizzera ed in Germania e Chiasso rappresentava la sosta obbligatoria (per i controlli medici ed amministrativi) per coloro che avevano il biglietto per la Confederazione Elvetica.

Ma Chiasso era anche il valico dei paradossi: le stesse carrozze che in Italia erano fredde (perché senza riscaldamento) e traballanti sui binari FS, una volta superato il punto di confine diventavano calde, accoglienti, con personale di scorta SBB di tutto punto ed inoltre con il servizio ristorante (un vero lusso per allora). Lusso che si riscontrava anche negli elettrotreni policorrenti Raeb delle SBB che svolgevano servizi TEE dai nomi entrati nelle nostre memorie, come il Gottardo o il Ticino.

Per Chiasso passavano negli anni Settanta treni espressi con carrozze

co è dato dal passaggio del Führer alla fine degli anni Trenta durante il suo viaggio in Italia, invitato da Mussolini.

E' il valico a quota altimetrica più alto, 1.374 m, e qui è nato un treno a noi molto familiare, ovvero il Gondoliere che collegava negli anni Sessanta Venezia a Monaco con le ALn 873; ma è anche il valico dove transitava l'Italicus, che però nel 1974 venne drammaticamente bloccato nella sua corsa nella grande galleria dell'Appennino; ed è anche il valico della trazione trifase a nord-est che sopravvisse fino al 1967.

Oggi, qui transitano moderni EC a cadenza bioraria e forse, ma in un futuro molto lontano, il passaggio in quota verrà abbandonato a favore di una galleria, certamente più rapida

ma meno caratteristica del passaggio in mezzo alla verde conca del Passo del Brennero.

San Candido. Ha un traffico di transito di quattro treni giornalieri. E' il valico dei Korridorzüge introdotti dall'accordo De Gasperi-Gruber del 1946 sul pacchetto Alto Adige. Attraverso di esso un tempo

si poteva raggiungere Vienna, con le carrozze che partivano sia da Merano che da Innsbruck con l'espresso Pustertal. Oggi questo treno è limitato a Klagenfurt, mentre i tre Korridorzüge collegano Innsbruck con Lienz, cioè il Tirolo con l'Ost Tirolo, che dopo il 1918 si sono trovati separati nella loro contiguità territoriale nazionale dal Sud Tirolo italiano.

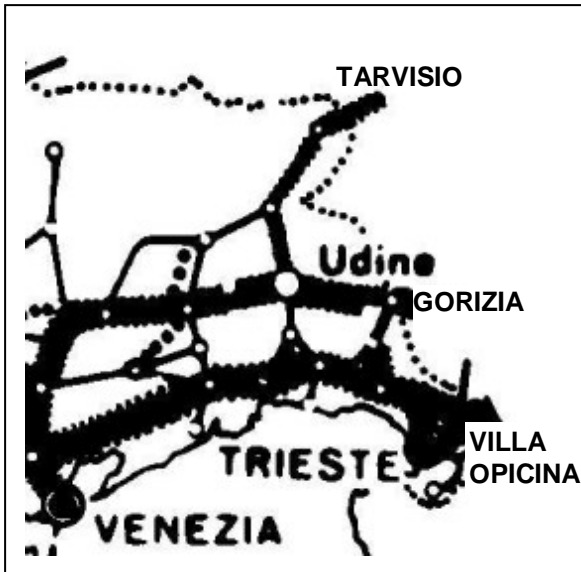
Tarvisio. Registra un traffico di transito di quattro treni giornalieri più uno periodico. Possiamo dire che era il valico delle E 626, dove hanno operato ininterrottamente dal 1935 fino al 1985 (e anche dopo, ma affiancate dalle E 645). Nel passato passavano per Tarvisio i treni di lusso che portavano i nobili del casato degli Asburgo ma anche quelli della corte degli Zar verso le vacanze in riviera (infatti, a Sanremo esiste la comunità ortodossa) ed è noto l'episodio della grande nevicata in un inverno intorno agli anni Dieci che bloc-



dirette Roma-Copenaghen e Roma-Stoccolma, distanze oggi impensabili da coprire con il treno e più recentemente gli EC Raffaello e Colosseum, che improvvisamente sono scomparsi dagli orari: resta invece l'EC Tiziano, Milano-Amburgo, il treno a più lunga percorrenza tra quelli internazionali inseriti nella rete FS.

Tirano. Più che di transito, il traffico che riguarda Tirano (Ferrovia Retica) è di tipo locale, con dodici coppie di treni giornalieri e due periodici, in gran parte diretti a Sankt Moritz e Poschiavo. Vi sono anche convogli prestigiosi nella rete RhB, come il Bernina Express e l'Heidi Express, con collegano la località valtellinese con Chur, con i caratteristici trenini rossi che sono degni della favola di Heidi.

Brennero Ha un traffico di transito di nove treni giornalieri e due periodici. L'aspetto storico di questo vali-



cò uno di questi treni a Pontebba per una settimana; più tardi sono passati di qua i treni diesel delle ferrovie austriache che collegavano Vienna con Venezia (via Casarsa-Portogruaro) con il nome di Blauer Blitz, ovvero il predecessore del Romulus, che come espresso ha iniziato a circolare nel 1976 per diventare l'Eurocity che è stato soppresso quest'anno.

Ma è anche il valico del Gondoliere nel suo massimo splendore, ovvero quando fino al 1982 copriva il percorso Vienna-Marsiglia e poi quando agli inizi degli anni Novanta aveva in composizione le carrozze, oltretutto per Vienna, anche per Mosca e Budapest, con tanto di servizio ristorante; da citare sono anche gli straordinari estivi di alcuni anni fa da Praga e Bratislava per i turisti diretti alle spiagge dell'Adriatico, un primo segnale di apertura dei Paesi dell'Est che sembrava l'inizio di nuovi collegamenti oltre l'Austria, poi mai realizzati.

Resta il fatto che la spiegazione su Tarvisio dovrebbe essere tutta al passato in quanto l'originario punto di transito alla stazione centrale non esiste più ed oggi tutto il traffico passa per la stazione di Boscoverde (che di per sé non ha una storia, escludendo ovviamente le vicende legate alla Kronprinz Rudolfbahn), ovvero un punto di passaggio nuovo di zecca, dalla struttura alpino-fantascientifica, ma certamente poco consona con l'attuale scarso traffico passeggeri.

Gorizia. Non è mai stato considerato un transito confinario passeggeri, anche se nel passato un minimo di

servizio era garantito da una coppia di misti limitati alle due stazioni di qua e di là del confine.

Villa Opicina. Ha un traffico di transito di tre treni passeggeri giornalieri, di cui uno fa capolinea proprio qui in quanto la prosecuzione in Italia è garantita con l'autobus.

Nel passato transitavano di qui, oltre al citato Orient Express in ingresso da Domodossola, anche il Venezia Express inteso come treno diretto ad Atene; ora, lo stesso con-

voglio, dopo una parentesi di dieci anni di limitazioni di tipo politico, ha ripreso in parte la sua funzione con carrozze dirette sia a Belgrado sia a Bucarest.

Brindisi Marittima. Non è un errore "marittimo". Mi sembra giusto citare anche la città pugliese come punto di transito ferroviario, oggi comunque tramontato. Infatti, nel passato, qui arrivava la Valigia delle Indie,

ovvero il treno che a Calais aveva preso a bordo i funzionari di Sua Maestà Britannica che si dovevano recare nelle lontane Indie: a Brindisi, il treno aveva infatti "coincidenza" immediata con il piroscafo.

In tempi più recenti, questa sorta di intermodalità primordiale ebbe un seguito con l'Espresso Parthenon, che da Parigi portava a Brindisi i turisti diretti in Grecia e che alla stazione marittima della città pugliese trasbordavano sul traghetto che era "posteggiato" a fianco della banchina ferroviaria.

Da ultimo, vorrei fare un cenno ai transiti ferroviari di confine soppressi nel passato, quali il valico della linea della Valmorea (nel Varesotto, verso Mendrisio in Svizzera), chiuso per decisione del fascismo nel 1930, il valico di Fusine (verso Jesenice, sulla ferrovia Rudolfiana), chiuso nel 1946, il valico di Monrupino (verso Duttogliano, sulla linea Transalpina), chiuso subito dopo la seconda guerra mondiale, ed il valico di Draga Sant'Elia (verso Erpelle, alle spalle di Trieste), chiuso nel 1957.

Alessandro Fanutti

La 740.108 attraversa il confine sul vecchio valico di Tarvisio (foto R. Chiandussi)



Railtrack in fallimento

Railtrack verso il fallimento. La società che gestisce tutti i binari in Gran Bretagna è stata infatti tolta dai listini azionari l'8 ottobre e tutti i suoi documenti sono stati consegnati ai liquidatori della Ernst & Young.

Termina così, con un autentico disastro per i piccoli azionisti che avevano investito i loro averi nei titoli del gestore delle 23mila miglia di binari

del Regno Unito, con 2.500 stazioni, l'epoca delle privatizzazioni ferroviarie attuata dalla lady di ferro Margaret Thatcher e che ha dovuto fare i conti con una rete ferroviaria trasandata e caratterizzata da oltre 30 anni di sottoinvestimenti che hanno provocato molti incidenti, fra i quali i più gravi di Paddington e Hatfield.

Alessandro Fanutti

Binari liberi

E' partito il primo treno privato sui binari della RFI, Gruppo FS: il 25 settembre si è infatti mosso dal terminal di Melzo il primo convoglio di casse mobili al traino di una locomotiva elettrica E 630 delle Ferrovie Nord Milano, alla volta del porto belga di Zeebrugge, attraverso il valico di Domodossola, dove la lok FNM ha lasciato il posto alla Re/465 della BLS. Nel primo periodo di servizio sono previsti tre collegamenti settimanali, che utilizzano carri ultrabassi dell'impresa ferroviaria svizzera AAE.

Liberalizzazione ferroviaria anche sul Brennero: è partito infatti il 12 ottobre il primo convoglio merci gestito dalla Rail Traction Company (che nella compagine societaria vede anche

l'Autostrada del Brennero, la Ferrovia Bari-Barletta e due società di autotrasporto merci, la Sae di Trento e la Fercam di Bolzano), 25 carri al traino di una locomotiva elettrica EU43 (uguale alle E 412 Trenitalia, ora "accantonate" a Verona) che alle 11,08 ha lasciato il terminal scaligero del Quadrante Europa alla volta del passo del Brennero, dove la locomotiva RTC ha lasciato il posto a quella della Lokomotion (partner sul versante tedesco) che ha portato il treno fino a Monaco. Per ora, i collegamenti giornalieri assicurati dalla RTC saranno due, dal lunedì al venerdì, che potranno essere assicurati da un parco macchine che ora conta otto locomotive in grado di trainare 1.200 tonnellate ciascuna. Il prezzo del servizio della RTC è di 23,5 euro per chilometro/treno, concorrenziale con

i servizi offerti attualmente da Trenitalia.

Intanto la Commissione europea ha accusato la DB di abuso di posizione dominante e discriminazione nei confronti di un concorrente privato: la Deutsche Bahn AG ha infatti impedito alla Georg Verkehrsorganization - GVG (impresa ferroviaria privata tedesca) di effettuare un collegamento notturno passeggeri tra Berlino e Malmö in Svezia. La GVG, non possedendo locomotive adatte a circolare sulla rete tedesca, affittava le macchine dalla DB, che inizialmente le forniva con regolarità, poi ha aumentato il prezzo a dismisura ed infine si è rifiutata di prestare il servizio. La DB potrebbe ora incorrere in un'ammenda o nell'obbligo di ripristinare il servizio.

Alessandro Fanutti

Supertreno e rumori

Se questa volta il programma sarà rispettato, sui binari della regione sarà in prova, dal 17 gennaio, quello che oramai viene definito il "Supertreno" e cioè un'automotrice del tipo Desiro della Siemens. La prova di questa automotrice di nuova generazione avrebbe già dovuto tenersi in ottobre, come annunciato sul numero scorso, ma poi era stata rinviata a causa di problemi burocratici, quali la richiesta di nuove certificazioni di collaudo da parte delle amministrazioni interessate.

Intanto la notizia di queste prove e del previsto aumento del traffico merci sulla ferrovia Udine-Cividale ha provocato la protesta degli abitanti lungo questa linea nel tratto cittadino di Udine. Essi si lamentano per il rumore e le vibrazioni prodotte dai treni. C'è anche chi si lamenta perché il locomotore diesel viene acceso alle 13.30 (sic) e poi lasciato in moto a scaldare il motore e chi teme che l'aumento del traffico su una linea a semplice binario sia pericolosissimo perché foriero di gravi incidenti (?) e perché la chiusura dei passaggi a livello rallenterà il traffico stradale. Ma il treno non è stato sempre considerato un mezzo ecologico e più sicuro di molti altri? Perciò continuiamo a viaggiare in auto e a trasportare le merci con i camion su

strade sempre più intasate aumentando notevolmente l'inquinamento! Inoltre il cosiddetto "Supertreno" altro non è che una normale automotrice come quelle già in servizio, solo dell'ultima generazione e cioè di concezione più moderna.

E per concludere bisogna fare un'altra considerazione: la Udine-Cividale è stata costruita nel 1886 in aperta campagna, quindi si dovrebbe criticare chi ha permesso la costruzione delle case a ridosso dei binari. Infine chi ci è poi andato ad abitare era ben conscio che il passaggio dei treni sulla ferrovia produce un po' di rumore e qualche vibrazione.

Claudio Canton

L'angolo del fuochista



La dotazione per le locomotive della nuova Pontebbana

Nelle gallerie c'è molta umidità
(N.d.R.)

Trinacria Express

E' stato inaugurato il 5 ottobre il Trinacria Express, ovvero la navetta ferroviaria che collega la città di Palermo con l'aeroporto di Punta Raisi.

Dopo venti anni di lavori e 362 miliardi di spesi, l'opera non è ancora completa, in quanto sui 36 chilometri di linea, tutti elettrificati, solo 8 sono a doppio binario e per terminare il progetto saranno necessari ancora 1.200 miliardi, ma i lavori non inizieranno prima del 2003.

Chi si aspettava di veder circolare sul Trinacria Express i moderni convogli Trenitalia trainati dalla E 464 è rimasto deluso in quanto verranno impiegati solo complessi di Ale 841 (Ex Peloritano), rimessi a posto nel loro look ma comunque vecchi di oltre trent'anni.

Inoltre, il servizio non ha origine dalla stazione centrale di Palermo, bensì da quella di Notarbartolo, che bisogna raggiungere in bus o in taxi.

Parallelo al servizio ferroviario, continuerà a circolare anche l'autobus, che impiega lo stesso tempo del treno ma costa 3.000 lire in meno.

Infine, una curiosità: alla cerimonia di inaugurazione, è stato impedito alle tv di filmare il convoglio inaugurale, per non trasgredire le regole della scaramanzia.

Alessandro Fanutti

Binari in Val Mesolcina

Chi ha detto che in Svizzera non ci sono rami secchi o che la Ferrovia Retica RhB è solo la rete ferrata del Canton Grigioni?

Per chiarire questi interrogativi, occorre fare una premessa geografica, al fine di meglio identificare la Val Mesolcina e la sua ferrovia.

Pur appartenendo al versante del Ticino, la Val Mesolcina si è sempre sentita unita ai Grigioni nella tradizione storica e nell'appartenenza etnica; la valle si estende da poco fuori Bellinzona (in Ticino) fino al Passo del San Bernardino (nei Grigioni), lungo la quale in epoche storiche passavano i sentieri percorsi dai viandanti diretti a nord.

Proprio su questa traccia nel 1907 fu realizzata la linea Bellinzona-Mesocco, che nelle intenzioni iniziali avrebbe dovuto saldarsi alla rete RhB nella stazione di Thusis, lungo la linea Reichenau/Tamins-Filisür.

Lunga 30 chilometri, a scartamento ridotto ed elettrificata fin dall'origine in cc a 1.500 V, la linea si snodava dai 231 m s.l.m. del capolinea ticinese ai 769 m s.l.m. di Mesocco, con pendenze fino al 60 per mille. Fu aperta al traffico nel 1907, ma ben presto il suo bilancio andò in rosso in quanto il turismo locale era praticamente inesistente ed i valligiani gente povera, inoltre la stazione di Bellinzona era troppo distante da quella della SBB per consentire un'adeguata integrazione tra i due vettori.

Solo nel 1942 l'allora autonoma società che gestiva la linea confluì nell'orbita della Ferrovia Retica, pur rimanendo però sempre un ramo staccato dalla rete principale perché le difficoltà da superare per varcare il Passo del San Bernardino erano tali che il progetto iniziale non fu mai completato; inoltre, sul versante nord doveva essere superata la Via Mala, una gola profonda 600 metri e lunga 6 chilometri.

Nel 1955 fu realizzato a Castione/Arbedo un terminale per il trasbordo dei carri merce a scartamento ordinario delle SBB sui carri della Ferrovia Mesolcina, attraverso il quale veniva curato l'approvvigionamento di materia prima delle Officine Valmoesa, ubicate nei pressi di San Vit-

tore.

Il colpo definitivo alla ferrovia derivò dalla costruzione della parallela autostrada N13 che decretò la cessazione del servizio passeggeri (sempur con notevoli proteste dei valligiani) con il 28 maggio 1972, resosi necessario anche per la precarietà di impianti e materiale rotabile.

Per le merci, rimase in servizio solo il tratto Castione/Arbedo-Cama, 14 chilometri, mentre da qui a Mesocco, a seguito dell'alluvione del 1978, la ferrovia fu definitivamente soppressa e completamente disarmata.

Per far fronte al traffico merci, vista la vetustà dell'originale materiale rotabile della Val Mesolcina, risalente al 1908, per un certo periodo fu presa a noleggio l'elettromotrice Abe 4/4 n. 42 dell'Appenzellerbahn, ma anche i viaggi di quest'ultima furono sempre più rari e la vegetazione andò lentamente coprendo le rotaie in più punti.

Agli inizi degli anni Novanta, con la chiusura delle Officine Valmoesa, anche il traffico merci cessò completamente e della vecchia ferrovia in Val Mesolcina restano solo i ricordi e qualche foto.

Così, nel tranquillo paesaggio di questa valle, i viadotti autostradali vanno ad incrementare, se così si può dire, un panorama già ricco di contrasti: i ghiacci perenni sulle vette del Gruppo dell'Adula e l'uva, il mais e le castagne che maturano a fondovalle, tanto che chi scende dal San Bernardino, oltrepassato il valico a quota 2.065 m, si sente già più vicino al Mediterraneo.

Alessandro Fanutti

Treni soppressi

Ancora proteste per la soppressione di molti treni. La vicesindaco di Pontebba fa notare che la scomparsa dei treni sulla Pontebbana penalizza i suoi concittadini e gli abitanti dei paesi limitrofi. Proteste per la soppressione dei treni sulla Pontebbana si sono avute anche da parte austriaca: infatti ci sono degli studenti della vicina repubblica, che frequentano il liceo classico europeo a Udine, che praticamente non possono rientrare a casa per il fine settimana dopo la scomparsa del Gondoliere. Infatti con l'attuale orario arriverebbero a casa il sabato sera per poi ripartire "subito" la domenica all'ora di pranzo.

Ad aggravare queste situazioni, ai primi di dicembre, c'è stato anche uno sciopero bianco dei macchinisti del trasporto regionale. Essi si astenevano dallo straordinario per protestare contro i turni massacranti che devono sostenere a causa della carenza di personale. Sono stati soppressi e sostituiti da autocorse una ottantina di treni al giorno (40 coppie), principalmente sulle linee secondarie. Anche in questo caso si sono avute moltissime proteste: per esempio chi viaggia da Gemona a Udine in treno impiega mezz'ora, con l'autobus ci vuole il doppio del tempo e non si rispettano le coincidenze. La situazione è stata poi risolta con l'assunzione di nuovi macchinisti e con il trasferimento di alcuni di essi da altre zone.

Claudio Canton

Carri ferroviari con il GPS

E' stata sperimentata con successo l'installazione, a cura della società di gestione dell'Interporto "Alpe Adria", di un impianto di localizzazione satellitare su di un carro ferroviario della Eurofer di Venezia. Questo permetterà di localizzare il vagone in qualunque posto si trovi, con un abbattimento delle spese di gestione dei carri. Nel 2002 sarà installato su altri 399 carri della Eurofer. Anche Trenitalia si è mostrata interessata all'esperimento.

Carmela Forte

Pericolo esplosivi

La Polfer di Udine è stata dotata di un rilevatore elettronico di esplosivi. L'apparecchio, simile ad un aspirapolvere portatile, è dotato di un sensore che in pochi secondi segnala la presenza di particelle di materiale esplosivo o di altre sostanze pericolose presenti attorno ad un qualsiasi oggetto. Si potranno così controllare i pacchi o le borse sospette velocemente e solo in caso di pericolo avvisare gli artificieri e predisporre tutte le misure di sicurezza.

Claudio Canton

Notizie Flash

Nel 2000, la Fonte San Benedetto di Scorzè ha spedito circa 105.000 tonnellate di acqua minerale via treno, sia per il mercato italiano, che per quello svizzero e tedesco. In Italia, via treno, vengono riforniti i magazzini di smistamento di Caserta, Bari e Pomezia; verso l'estero, solo per la Svizzera, dallo scalo di Treviso Porta Santi Quaranta, ogni mercoledì parte un treno completo di 16-18 carri chiusi a quattro assi, diretti ai centri di Schmitzen e Frauenfeld, carichi di palette di bottiglie di plastica di acqua minerale da 1,5 l e 0,5 l: queste ultime sono le bottiglie che si possono trovare a bordo dei vagoni ristorante, dei vagoni letto della compagnia Wagon Lits e sui traghetti, oltre che nei bar e ristoranti.

Alessandro Fanutti

Per migliorare la resa dei treni merci a cavallo del confine tra Italia e Svizzera, dal 1° luglio la SBB Cargo effettua già a Chiasso (quindi ancora in territorio elvetico) le operazioni di smistamento dei carri diretti nelle stazioni FS a nord di Milano: si tratta in particolare dei carri per autovetture, diretti allo scalo di Carimate e di quelli carichi di acciaio destinati alle stazioni di Molteno e Oggiono (lungo la linea Como-Lecco).

Alessandro Fanutti

Dall'orario estivo 2001 i treni provenienti dall'Italia e diretti a Parigi, anziché alla Gare de Lyon ora si attestano alla Gare de Bercy: le due stazioni sono collegate tra di loro dalla metropolitana, linea n. 14.

Alessandro Fanutti

Si è tenuto a Vienna dal 25 al 28 settembre 2001 il Congresso mondiale delle ferrovie: il tema di quest'anno era "Politica dei trasporti e strategie ferroviarie".

Alessandro Fanutti

Dall'8 al 19 ottobre la linea ferroviaria dei Tauri Villaco-Salisburgo è rimasta interrotta per lavori di risanamento del portale del tunnel nei pressi di Böckstein. Tutti i treni sono stati sostituiti da autocorse, che per gli IC ed EC si sono svolti tra le stazioni di Spittal e quella di Bischofshofen. Solo i treni notturni, Exp Lisinski Zagabria-Monaco ed Exp Belgrado-

Zurigo sono stati deviati sulla linea della Selzthal. Alessandro Fanutti

Il 19 ottobre il Pendolino delle Ferrovie Slovene SŽ (gruppo 310) ha compiuto un viaggio dimostrativo Lubiana-Venezia in 3 ore, invece delle 5 oggi necessarie con gli unici due treni rimasti a circolare in orario normale sulla tratta via Villa Opicina (Exp Drava o Venezia Express). A bordo del convoglio autorità, giornalisti e clienti della distribuzione commerciale slovena che durante il viaggio, grazie ai cuochi "dislocati" sul treno, hanno potuto degustare piatti a base di pasta Barilla, sorseggiando Lambrusco Giacobazzi e spumanti Carpenè-Malvolti. L'iniziativa è stata voluta dalla Barilla, con la collaborazione dell'Ambasciata d'Italia, dell'Ufficio Ice di Lubiana, di Trenitalia, delle SŽ, di RFI e dello stabilimento di Savignano dell'ex Fiat Ferroviaria.

Alessandro Fanutti

La linea ferroviaria dell'Arlberg, in Austria, è rimasta interrotta per lavori per due giorni, dal 20 al 21 ottobre, fra le stazioni di Ötztal (Land Tirolo) e di Bludenz (Land Voralberg).

Alessandro Fanutti

In occasione della chiusura al traffico dell'autostrada dei Tauri, Villaco-Salisburgo, dal 21 ottobre al 23 novembre, per adeguare alle norme antincendio il tunnel del Katschberg, le Ferrovie Austriache ÖBB hanno intensificato le corse della navetta ferroviaria per le auto tra le stazioni di Mallnitz e Böckstein. A seguito degli incendi che si sono verificati in diverse gallerie, gli automobilisti ora non possono più rimanere a bordo delle loro auto, ma devono prendere posto nell'apposita carrozza passeggeri in composizione al treno.

Alessandro Fanutti

Dal 24 ottobre l'autostrada N2 Chiaso-Basilea è interrotta al traffico a seguito del drammatico incendio che si è originato all'interno del tunnel del San Gottardo a seguito dello scontro fra due mezzi pesanti. Nell'impossibilità di ipotizzare la riapertura dell'arteria, per effetto dei gravi danni occorsi alle strutture della galleria, con il 25 ottobre le SBB hanno ripristinato la navetta ferroviaria per il trasporto delle auto fra le stazioni di Airolo e Göschenen. La navetta ha ca-

denza oraria, offre 70 posti auto per ogni convoglio e viene svolta con materiale rotabile prestato dalla Ferrovia del Lötschberg BLS. Per il trasporto dei mezzi pesanti, invece, la SBB Cargo, la RAlpin (che gestisce l'autostrada viaggiante tra Novara e Friburgo) e la Hupac stanno studiando un incremento delle corse dei treni Ro-La, ovvero l'autostrada viaggiante.

Questa emergenza si verifica quando anche il tunnel ferroviario del Gottardo ha delle limitazioni di transito, in quanto sui 15 chilometri di lunghezza, 4 chilometri sono a binario unico per importanti lavori di risanamento delle pareti interne della galleria.

Alessandro Fanutti

Durante l'allarme carbonchio, si sono registrati vari casi di carrozze ferroviarie sigillate e poste sotto sequestro in attesa dell'esito delle analisi di polveri "sospette" lasciate da qualche "burlone" negli scompartimenti.

Inoltre in ottobre qualcuno si divertiva a tirare sassi contro i treni lungo la linea Sacile-Pordenone. In un caso un passeggero è rimasto ferito dalla rottura di un vetro.

Claudio Canton

Dal 28 ottobre le Ferrovie Olandesi NS hanno provveduto a sopprimere il treno notturno 208 Overnight Express Amsterdam-Milano: il convoglio aveva in composizione solo vagoni letto e qualche carro-merce in coda per l'inoltro di colli urgenti o deperibili (come i fiori). Effettuava fermate viaggiatori solo in Italia ed in Olanda.

Alessandro Fanutti

Con il 9 novembre l'Interporto Quadrante Europa di Verona è collegato con due treni-blocco settimanali, per container, semirimorchi e casse mobili, con la Romania. Ideato dall'Intercontainer-Interfrigo, il primo convoglio collega Verona con Glogovat (regione di Arad) in 40 ore per 1.100 chilometri; il secondo convoglio, sempre dal terminal scaligero, avrà come capolinea romeno quello di Bucarest Noi e coprirà i 1.600 chilometri di distanza in 60 ore di viaggio.

Alessandro Fanutti

Il Comune di Udine sta progettando la costruzione del nuovo conservatorio cittadino nelle aree che saranno lasciate libere negli scali ferroviari.

Claudio Canton

L'Interporto di Cervignano sta progettando la realizzazione di un collegamento giornaliero via ferrovia tra questa struttura ed il porto di Trieste. Si potrebbero così movimentare 240 container al giorno, liberando perciò da molti camion l'intasata viabilità triestina. Inoltre ha richiesto l'autorizzazione a movimentare merci pericolose. Naturalmente si sono levate molte proteste per il rischio ambientale che si correrebbe in caso di incidenti. A quanto pare si preferisce che queste merci viaggiano sui "sicuri" camion. Claudio Canton

Sono ormai di casa le locomotive elettriche Skoda delle Ferrovie Nord Milano alla stazione FS di Melzo.

Così era infatti il 9 novembre quando uno di questi locomotori era in attesa di attestarsi davanti al treno di contenitori che, lungo i binari della RFI, successivamente ha trainato fino alla stazione di Domodossola, da dove il convoglio ha proseguito verso Rotterdam.

Le Ferrovie Nord Milano è una delle società che hanno ricevuto la licenza per operatore ferroviario privato e che da alcuni mesi già esercitano con successo i loro primi servizi merci regolari. Alessandro Fanutti

Nella settimana tra il 24 novembre ed il 1° dicembre è stata attivata la nuova linea aerea su entrambi i binari tra le stazioni di Torviscosa e San Giorgio di Nogaro; subito dopo è iniziato lo smantellamento della vecchia (già il 10 dicembre il lavoro era quasi completato). La nuova catenaria è del tipo a doppia fune portante regolata. Michele Orlandi

Lo Stato ha stanziato 3000 miliardi di lire per il tratto del Corridoio 5 che passa per la regione; buona parte saranno destinati alla Portogruaro-Monfalcone e al quadruplicamento in galleria della Ronchi Sud-Trieste. E' stato anche deciso il passaggio alla regione della Udine-Cividale nel 2004. Claudio Canton

E' stata inaugurata il 29 novembre la nuova galleria dei Peloritani tra Messina e Villafranca Tirrenica, sulla linea per Palermo. La nuova galleria, la più lunga della Sicilia visto che misura 12 chilometri e 750 metri, fa parte delle opere necessarie al raddoppio della linea Messina-Paler-

mo, è dotata dei più moderni impianti di sicurezza e consente una velocità di 160 chilometri orari su doppio binario. In particolare, essa eviterà il ricorso alla spinta con maglia sganciabile cui bisognava ricorrere per i treni più pesanti per superare il valico dei Peloritani, alle spalle di Messina, spinta che fino a non pochi anni fa era effettuata con le E 626.

Alessandro Fanutti

Una cordata che fa capo alla Save (Società Aeroporti di Venezia) si è aggiudicata l'appalto per la gestione delle Medie Stazioni, che sono 103, e delle quali fa parte anche quella di Udine. Il progetto prevede il restyling delle stazioni e la gestione commerciale delle stesse.

Claudio Canton

Il 13 dicembre è stato inaugurato il servizio diretto per treni merci Cervignano-Lubiana senza cambio di locomotiva al confine. Per questo servizio sono state attrezzate con dispositivo di ripetizione segnali SŽ tre E 656 FS e tre 362 SŽ con quello italiano. Il treno inaugurale, sul quale hanno viaggiato gli addetti ai lavori e gli invitati, è stato trainato da una 362 con personale italiano da Trieste a Opicina e da qui a Lubiana con una E 656 con personale sloveno.

Claudio Canton

La popolazione di Venzone protesta per il rumore prodotto dal passaggio dei treni. Infatti, con la costruzione della nuova Pontebbana e la posa sperimentale dei binari su piastroni in cemento senza massicciata, nelle vicinanze della ferrovia i rumori risultano attutiti, ma in luoghi più distanti sono aumentati. Si vorrebbe l'installazione di barriere fonoassorbenti. Claudio Canton

Un po' in tutta l'Europa (Italia compresa) si è manifestata l'esigenza di far conoscere bene e a fondo l'Euro, la moneta unica europea. In Friuli (e presumo anche nel resto dell'Italia) il sistema utilizzato è stato quello di far girare nelle città e nei paesi un autobus - l'Eurobus - dimostrativo. In Austria invece, come riporta Schienenverkehr Aktuell di novembre, c'era l'Eurozug che ha toccato 60 città, tra grandi e piccole. Il convoglio era composto da 5 vetture attrezzate e dipinte con un'attraente livrea blu-

oro. La locomotiva aveva la stessa livrea ed è una nostra vecchia conoscenza; infatti è la 1044.018 del deposito di Salisburgo, l'Eurolok che ha trainato il primo treno sulla nuova Pontebbana, lato Austria ovviamente.

Denis Carlutti

Trainwatching

Sabato 20 ottobre, in occasione della proiezione del film Napoleon che ha concluso le Giornate del Cinema muto che si sono tenute a Sacile, è stato organizzato un treno a vapore da questa località a Udine. Infatti in previsione di una forte affluenza di spettatori alla proiezione del film (5 ore e mezza di durata, un vero colossale dell'epoca) era stato scelto di utilizzare il capiente teatro di Udine. Gli organizzatori della manifestazione hanno avuto così la brillante idea di trasportare da Sacile a Udine gli spettatori con un treno vapore riproponendo così un viaggio con gli stessi mezzi dell'epoca del cinema muto. Il convoglio, affidato alla trazione della 740.293 del D.L. di Verona, era composto da 3 Centoposte castano isabella e da 2 Corbellini serie 38000 grigio ardesia. Il treno speciale è giunto a Udine nel primo pomeriggio ed è ripartito poco prima della mezzanotte. Alla guida si sono alternati alcuni giovani macchinisti che stanno ottenendo l'abilitazione alla trazione a vapore, naturalmente coadiuvati da personale esperto.

Pochi minuti dopo la partenza di questo treno è giunto in stazione un treno prova composto dalla E 402.145, 6 bagagliai UIC-X in livrea Gran Confort, la carrozza oscillografica e dalla E 412.001. Denis Carlutti

Nei giorni seguenti questo treno ha eseguito alcune prove in Pontebbana. Nella sua composizione erano stati aggiunti 2 carri VFaccs e 7 piani Rs carichi. Mauro Zamolo

Sabato 27 ottobre in coda all'EN San Marco c'era la carrozza Gesellschaftswagen delle ÖBB Erlebnisbahn. Questa carrozza salone per ricevimenti era utilizzata come discoteca da molti giovani passeggeri.

Claudio Canton

Il 4 novembre è stata la giornata delle cose insolite. A Thörl Maglern

si è potuto assistere al sorpasso in corsa di un merci da parte dell'EC Goldoni (ex Romulus), entrambi diretti in Italia. In più i due treni erano in doppia trazione: il merci con una Taurus 1016 e una 1142 ed il Goldoni con due Taurus.

Anche la composizione del merci era originale, infatti trasportava rotaie ed era composto da tre serie di cinque pianali a carrelli con intercalati tra una serie e l'altra dei carri scudo a sponde basse a 2 assi. Le rotaie, lunghe 144 m, occupavano completamente tutti e cinque i pianali di ogni

serie. Si presume che arrivassero dalla Vöest Alpine di Linz e che fossero dirette alla linea ad alta velocità Roma-Napoli. A Tarvisio, con l'arrivo di questi due treni, erano così presenti 3 Taurus a cui si aggiungeva una E 402A nei nuovi colori, che però non è ripartita con il Goldoni. Un'altra Taurus era presente al D.L. di Villach. Nella stazione di Villach HBF era presente un treno cantiere delle ÖBB con in testa la locomotiva elettrica 1046, rinumerata come macchina di servizio. Questa locomotiva, come concezione, è simile alle nostre E 424:

infatti è a 4 assi con bagagliaio al centro della macchina.

Infine la stazione di Pontebba era desolatamente vuota; erano spariti anche tutti i carri che solitamente sostavano sui binari non più in uso. Attualmente sono utilizzati solo 4 binari.

Denis Carlutti

Il 18 dicembre è transitata per Udine, in coda ad un treno merci, la locomotiva diesel 753.701-2. E' destinata ad un'impresa privata dopo essere stata revisionata in Austria.

Roberto Vassilich

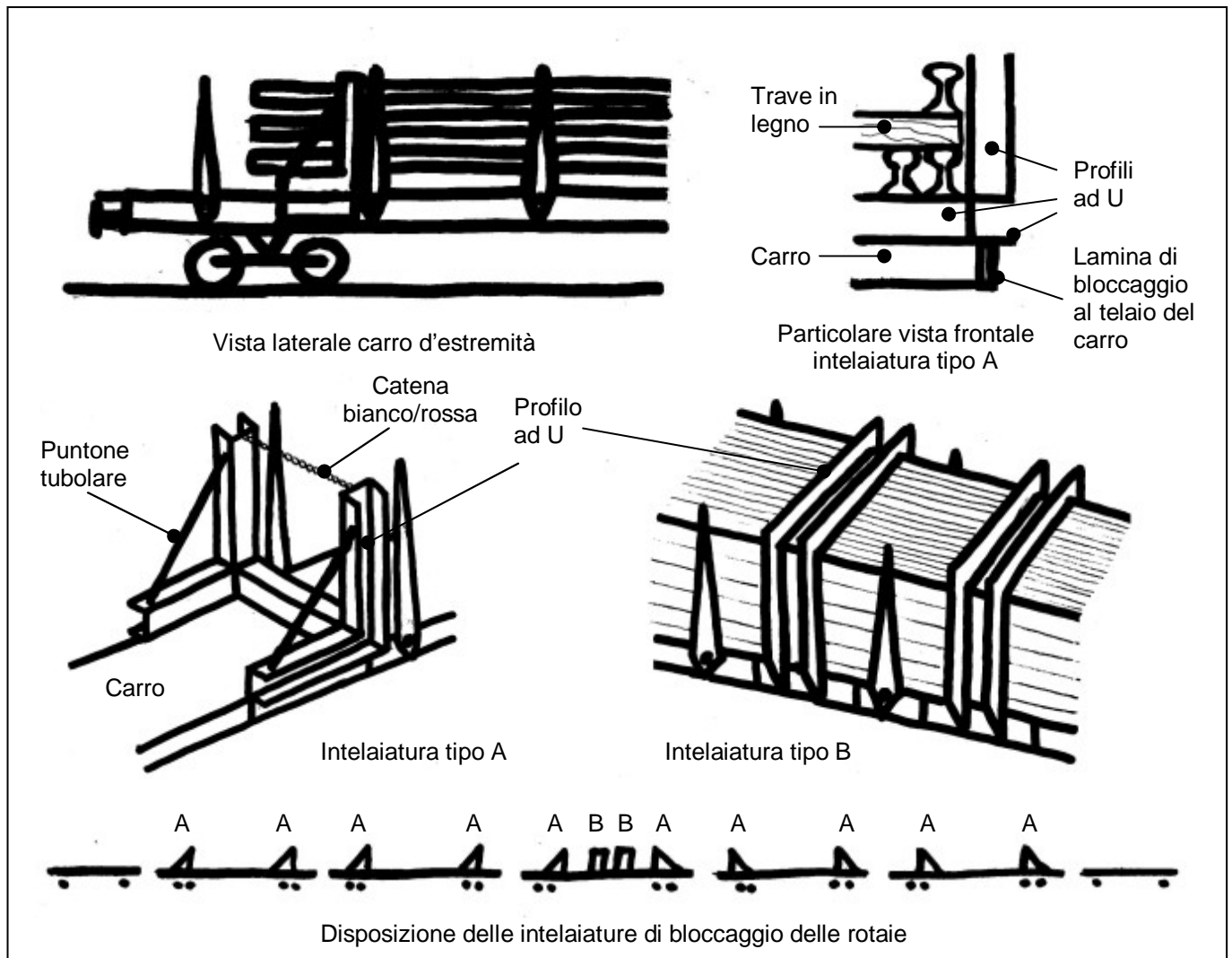
L'aspetto modellistico di Trainwatching

Il treno di rotaie, citato nella rubrica Trainwatching, si può riprodurre modellisticamente, però solo in versione statica, in quanto è praticamente impossibile farlo circolare su un plastico. Servono dei pianali Lima, Rivarossi o Piko delle ÖBB, DB, FS e dei carri a sponde basse, per esempio,

della Roco delle ÖBB, SNCF, SNCB. Si devono fare delle serie di 5 pianali con intercalati i carri a sponde basse. Il problema è quello di trovare rotaie lunghe 165 cm (144 m in scala); si potrebbero usare 2 pezzi di flessibile da 82,5 cm uniti al centro. Queste rotaie, poste sui carri in 3 strati,

intercalati da travi in legno, vanno dipinte in color ruggine con le testate in grigio chiaro e vanno poi bloccate sui carri con delle intelaiature fatte con dei profili a U larghi circa 20/30 cm anch'essi in color ruggine (si possono usare quelli della Evergreen) (vedi disegni).

Denis Carlutti



Recensioni

LOCOSTORY 5 e 6

Videocassette
Duegi Editrice



All'inizio di ottobre è stata consegnata la quinta videocassetta storica della Duegi Editrice.

Le riprese spaziano dalla metà degli anni '50 ai primi anni '60, un periodo storico importante sia

per le ferrovie sia per le notevoli trasformazioni sociali e di costume che si ebbero nel modo di vivere degli italiani. L'Italia di quel tempo era probabilmente più povera, ma sicuramente più felice per svariati motivi.

Ma torniamo al video del quale mi limiterò ad indicare qualcosa di quello che si vede, lasciando allo spettatore il gusto ed il piacere della scoperta.

Il filmato inizia al Brennero con delle immagini di convogli internazionali in doppia e tripla trazione trifase; per i meriti queste prime immagini sono degli anni '60, perciò oramai al tramonto della trazione trifase sulla linea del Brennero. Con un salto indietro nel tempo andiamo a viaggiare in cabina sulla linea del Brennero in un Alto Adige della metà degli anni '50. E' questa una delle tante perle che sono contenute in questa cassetta che documenta un viaggio dal Brennero a Venezia.

Giunti a Fortezza si passa al treno della Val Pusteria con le ALn 56/ 556. L'operatore, uno svizzero, si dilunga anche sui paesaggi mostrando un territorio ancora non cementificato da alberghi ed autostrade, con strade con scarso traffico ed una vita ancora legata alle tradizioni contadine, al rispetto per l'ambiente, in pratica una vita a dimensione d'uomo.

A Brunico si apre anche il capitolo delle "FU in esercizio" e cioè delle linee che non ci sono più, come, in questo caso, la linea per Prato Tures. All'arrivo a Dobbiaco troviamo un'altra perla del video: le immagini inedite di un viaggio quasi tutto in cabina fino a Calalzo sull'indimenticabile trenino delle Dolomiti. Questa linea fu chiusa, come tante altre, alla metà degli anni '60 "grazie" alla

discutibile politica dei rami secchi e per un malinteso senso del progresso che vedeva un miglioramento della vita eliminando il trasporto pubblico su rotaia a favore di quello privato su gomma; progresso che se non gestito con coscienza è null'altro che una parola vuota....

Dopo queste note amare torniamo al filmato: giunti a Calalzo troviamo il treno per Venezia con le ALn 880. Lungo la linea si incrociano 745 e 623. Da Ponte nelle Alpi si impegna la linea per Vittorio Veneto e Conegliano; da qui si prosegue su una Udine-Venezia non ancora elettrificata, con segnali ad ala e 685 in testa ai merci. La stazione di Mestre presenta ancora il fabbricato originale di chiara matrice austriaca; poi si percorre il ponte translagunare al fianco del quale c'è quello stradale senza traffico, ma con il filobus. A Venezia vediamo 685 e 691 ed anche carrozze olandesi per Amsterdam di 3ª classe!

A questo punto si cambia zona e si va a Tirano a vedere le E 440 della F.A.V. (Ferrovia Alta Valtellina), le uniche locomotive trifasi in servizio su una linea in concessione. Si passa poi in Toscana con alcune sequenze di un'altra linea scomparsa, la F.A.P. (Ferrovia Alto Pistoiese) da Pracchia a Mammiano.

Si torna in Lombardia, a Milano, per osservare il traffico della stazione centrale all'epoca del tutto castano. Si vedono una E 646 in verde/grigio e ALe 623 e da ricordare l'arrivo a centrale del Settebello visto dalla cabina sopraelevata.

Nel '57 si è a Bologna per vedere i suoi tram. Da qui si viaggia su una E 424 lungo la linea per Firenze; qui vediamo un ETR 200 nei colori originali ed i tram e i filobus cittadini.

L'ultima perla è un viaggio sulla Spoleto-Orte, stoltamente chiusa anch'essa come tante altre linee a scartamento ridotto italiane, sopresse guardando all'immediato, senza la capacità di vedere più in là. Queste linee non avevano niente da invidiare alle più celebrate e decantate linee estere e dove si è stati più lungimiranti si hanno delle realizzazioni notevoli (ad esempio la Trento-Malè).

Il commento musicale e le spiegazioni sono abbastanza precisi e non invadenti. E' una videocassetta della durata di 45' da avere nella propria videoteca.



All'inizio di novembre, a circa un mese dalla numero 5, è uscita una nuova videocassetta storica della Duegi Editrice: Locostory 6.

Prossimamente è prevista l'uscita della settima.

La cassetta è quasi interamente dedicata alla Sardegna. Come nella precedente l'autore si sofferma su inquadrature dei paesaggi e di scene di vita del periodo a cavallo tra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '60, un modo di vivere che oramai è storia, sia nel bene che nel male....

Ma veniamo al video. Dopo le prime riprese non propriamente ferroviarie si fa conoscenza con la realtà su rotaia dell'isola. Il filmato inizia con viste delle linee a scartamento ridotto nei dintorni di Sassari, con materiale spesso ancora attualmente in uso. A Sassari si può osservare materiale FS a scartamento ordinario quale ALn 772, ALn 56 ed ALn 773/883 nei colori originali. In una breve sequenza si vede la D 141.1015, nuova con scritte Eurofima. A questo punto c'è anche il vapore SFS. Si ritorna sulle FS con doppie di D 342, 740 al traino di merci e treni e nuraghi. Bello l'incrocio al tramonto in una stazioncina tra due merci con le 740. Si ritrova lo scartamento ridotto con le FCS a Macomer con molto vapore. In Barbagia si viaggia a tutto vapore su uno scartamento ridotto che oramai è storia poiché queste linee, benché ancora esistenti, sono in gran parte usate solo per servizio turistico. AD Iglesias si viaggia sulle scomparse FMS con le ALn 56. Particolarmente d'effetto un merci di una ventina di carri tramoggia con una ex R 370 FS. A Bosu si può osservare la giratura di una Emmina. A questo punto c'è un'interessante divagazione a Cagliari sui tram e i filobus, con vetture tranviarie ex Padova. Qui si vede anche l'originale stazione FCS di Cagliari, ora non più esistente. Nel porto di Cagliari si vedono le manovre di una 835. Sulla nota linea Cagliari-Mandas-Ortata si viaggia in cabina di una locomotiva diesel.

Dopo aver lasciato l'isola ci si trasferisce a Roma nel 1953. Si vedono il trenino di Fiuggi, E 424, E 428, E 626 (anche di prima serie), ETR 300, 736 e molto altro materiale interessante. Si passa alla città con

tram e filobus. Belle e spettacolari le riprese dalla cabina scambi con treni in arrivo e partenza e manovre; c'è un movimento di anche 4 o 5 convogli in contemporanea.

Questo affascinante viaggio nel tempo si ferma dopo 51 minuti. Una cassetta nel complesso ottima, con forse una pecca nelle riprese in Sardegna: c'è un certo disordine, con salti da un luogo all'altro, con ritorni in luoghi già visitati.

Si possono trovare entrambe nei negozi specializzati o richiedendole a Tutto Treno, a 21,69 Euro ciascuna.

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 Alessandro Fanutti

Voglio segnalare un sito Internet che non è di carattere ferroviario, bensì a sfondo ferroviario.

Infatti, il sito raggiungibile sotto l'indirizzo www.lbs-bayern.de/internet/aktuelles/webcam e cliccando sul pulsante "Aktuelle Ansicht", ci fornisce una visione abbastanza ampia sul piazzale di ingresso alla stazione ferroviaria principale di Monaco di Baviera, grazie ad una webcam (ovvero una telecamera per Internet) posizionata a 565 m di altezza sul palazzo della Landesbausparkasse della città bavarese.

La webcam è aggiornata ogni tre minuti ed è possibile assistere, quasi in diretta e stando comodamente seduti in casa propria, all'intenso movimento ferroviario che caratterizza la Hauptbahnhof di Monaco di Baviera: così è possibile scorgere i convogli Interregio delle DB, i treni a due piani impegnati sulle relazioni locali, gli ICE con la carrozza ristorante a tetto rialzato, le locomotive delle ÖBB che arrivano fin qui al traino dei treni provenienti dall'Austria, nonché le

carrozze FS dei vari Eurocity diretti o provenienti da Venezia, Milano o Roma (basta poi avere sotto mano un orario ferroviario per dare anche un nome ai vari convogli).

Nella visuale della camera si distinguono altresì molto bene la Paulskirche e sullo sfondo le Alpi bavaresi.

Se poi volete andare a vedere che tempo fa in giro per il mondo (e se siete in inverno, se magari sta nevicando) suggerisco una visita a New York (www.earthcam.com/usa/newyork/timessquare), webcam aggiornata ogni 3 secondi – è possibile scorgere il movimento di auto e pedoni – posizionata all'incrocio tra Broadway e la 45th strada), oppure a Kranjska Gora (www.g-kabel.si/kamera.html – Webcam aggiornata ogni 10 secondi e posizionata in piazza) o a Mallnitz (www.peak.at/mallnitz/live.html – Webcam che inquadra il paese verso gli Alti Tauri). E ce ne sono tante altre ancora!



Per coloro che sono appassionati delle località esotiche ma anche di ferrovie, consiglio un viaggio in Marocco, Stato prettamente africano ma caratterizzato da uno sviluppo economico vicino agli standards europei e da treni molto moderni.

Per farsi una prima idea, basta andare sul sito Internet delle Ferrovie del Marocco, www.oncf.org.ma, in lingua francese ma di facile intuizione anche per i profani, che già nella home page dimostra la sua alta qualità: il navigatore viene infatti accolto

informandolo che compito del sito è quello di mettere a sua disposizione tutte le informazioni per facilitare il viaggio in treno dei passeggeri e delle merci.

Entrando nel dettaglio, un pulsante ci porta all'orario dei treni e possiamo allora trovare che tra Rabat (la capitale) e Marrakech ci sono 10 collegamenti al giorno, tutti con carrozze rigorosamente dotate di aria condizionata e servizio ristorante, denominati con nomi quali Koutoubia e Menara; i treni notturni sono dotati anche di carrozze cuccette e letti.

Diversi pulsanti spiegano le varie agevolazioni tariffarie previste per grandi gruppi o famiglie, nonché le varie sistemazioni previste nelle carrozze letti ed il tipo di ristorazione fornita a bordo dei treni.

Dove questi ultimi non possono arrivare (perché non ci sono linee), ecco che le Ferrovie del Marocco garantiscono la prosecuzione del viaggio, ad esempio verso Agadir, con autobus de luxe.

La parte dedicata al trasporto merci è completa di orari dei convogli, delle tariffe per le varie merci e di tipologia dei carri in dotazione.

Quanto al materiale rotabile, un sezione del sito è proprio dedicata a locomotive e carrozze, con tanto di foto per ogni tipo. Il parco trazione

è dotato di 86 locomotive elettriche, di costruzione giapponese, con una velocità massima di 160 km/h; tra le diesel, c'è un gruppo di costruzione Alstom, di inconfondibile disegno francese.

Una carta geografica che permette di focalizzare le varie linee marocchine ed un lungo capitolo dedicato alla storia della ferrovia in questo Paese sono ulteriori curiosità che ci possono spingere ad esplorare una realtà molto evoluta ma a noi così poco nota.

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° 23 – Anno 6 (N° 4 / 2001)

Allegato al Supplemento N° 3 al N° 5 - Ottobre 2001 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