



## E' arrivato il Desiro Siemens

E alla fine arrivò!

Il tanto atteso "supertreno", come era stato definito dalla stampa locale, è giunto a Udine nel tardo pomeriggio del 1° marzo.

Si è così concretizzata un'idea nata all'interno della SAT e sviluppata dalla NewCo, dalle Ferrovie Venete e da un comitato di lavoro costituito dai sindaci dei comuni attraversati dalla Ferrovia Udine-Cividale. L'intenzione era quella di presentare dei mezzi dell'ultima generazione in vista della regionalizzazione del trasporto locale. Venivano perciò inviate alcune richieste alle principali ditte costruttrici di materiale ferroviario. L'unica che si dichiarava disponibile ad inviare un'automotrice era la Siemens. Cominciava così la lunga trafila della richiesta delle varie autorizzazioni, che hanno richiesto molto tempo, nonché un collaudo del mezzo da parte delle autorità di controllo italiane, che è stato fatto in Germania per ridurre i costi. Quando tutto era pronto le FS facevano sapere che avrebbero gradito che la richiesta delle prove fosse fatta da parte di un ente pubblico, tipo la regione o la provincia. Solo che questa lettera ritardava, al punto che la Siemens annunciava di non poter più fornire l'automotrice per esigenze di servizio. La NewCo comunicava così sulla stam-

pa che per problemi burocratici non si sarebbero tenute le tanto attese prove. Dopo qualche articolo sui giornali, inaspettatamente arrivava anche l'ultima "carta" e si riusciva a bloccare l'automotrice che stava rientrando in Germania dopo aver fatto delle corse dimostrative in Serbia, Slovenia, Croazia e Austria.

E così arriviamo al 1° marzo quando un Desiro VT 642 (secondo la marcatura DB) arrivava a sorpresa a Udine trainato da un D 345, perché le FS non avevano autorizzato il trasferimento del mezzo con i propri motori in attesa della corsa prova ufficiale. L'automotrice era della NordWestBahn, compagnia privata che gestisce circa 260 km di linee nella zona di Brema, nella livrea giallo/blu, che tra l'altro rappresenta i colori regionali del Friuli. Subito qualcuno faceva notare che bastava ricoprire la W del marchio, magari con l'aquila della bandiera del Friuli, avendo così già pronto un mezzo della compagnia ferroviaria regionale e cioè la NordEstBahn, che tra l'altro riporta in tedesco la dicitura che la FUC ha avuto dal 1981 al 1986 e cioè Ferrovie del Nord-Est.

Questa automotrice riporta la sigla VT 562 perché è questa la marcatura datale dalla NWB.

Il Desiro veniva subito trainato a Ci-



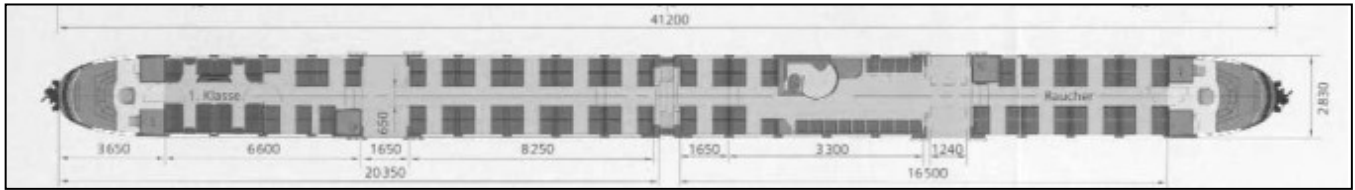
*Il frontale del Desiro con la scritta Cividale (foto C. Canton)*

vidale da un DE 424 della FUC e ricoverato nella locale rimessa.

Le corse di abilitazione avrebbero dovuto svolgersi il lunedì successivo, ma problemi assicurativi non lo permettevano. La mattina del 5 marzo il treno veniva presentato alla stampa ed alle autorità e nel pomeriggio veniva effettuata la corsa dimostrativa. Il Desiro avrebbe dovuto poi effettuare nei giorni successivi altre corse aperte al pubblico, ma questa è rimasta l'unica corsa che il treno ha effettuato sulla Udine-Cividale perché non si sono potuti risolvere i problemi assicurati. Infatti il convoglio appartiene ad una società inglese che lo ha ceduto in leasing alla NWB; questa società non si è accontentata della copertura assicurativa di 10 milioni di euro della FUC, ma ne chiedeva una di 50 milioni. Visto i tempi ristretti e l'alto costo del premio non si è potuto definire la nuova polizza ed il treno è rimasto solo in mostra a Cividale. Sabato 9 marzo il convoglio è rimasto esposto nella stazione di Udine e nel primo pomeriggio è ripartito alla volta della Germania, traina-



*Il Desiro a Udine in attesa di ripartire per la Germania. 9 marzo 2002 (foto C. Canton)*



to ancora una volta fino a Tarvisio da un D 345, il 1088, a 60 km/h. Da qui ha proseguito con i propri mezzi! Viste queste premesse, difficilmente vedremo un Desiro in servizio in Friuli; infatti l'assessore regionale ai trasporti ha dichiarato che se si farà la ferrovia regionale si userà il materiale esistente in corso di ristrutturazione. E già il se fa capire che le rotaie non sono ben viste, anzi ci sono voci che danno già per scontato che sulla Udine-Cividale il treno sarà sostituito dagli autobus. E' più probabile che qualche Desiro si vedrà sulle linee regionali del Veneto o dell'Emilia-Romagna o sulla Sangritana: infatti rappresentanti di queste ferrovie hanno visionato l'automotrice ed hanno mostrato un certo interesse per un eventuale acquisto di alcune unità.

Vediamo ora le caratteristiche di questa automotrice diesel dell'ultima generazione che è già stata costruita in 250 unità e che è disponibile anche in versione elettrica. La prima unità è stata consegnata nel 2000.

La concezione del Desiro permette di gestire tratte secondarie non elettrificate con traffico passeggeri di media o ridotta frequentazione soddisfacendo al contempo economie di esercizio e le esigenze dei passeggeri. Nella costruzione vengono impiegati componenti prodotti in grande serie provenienti dal settore degli autobus.

La costruzione della cassa è interamente in lega di alluminio realizzata con profilati estrusi; le estremità sono in fibra di vetro rinforzata PRFV monoscocca portante con fissaggio a sandwich sulla cassa. Il 60% della cassa è a pianale ribassato. Tutta l'automotrice è dotata di isolamento insonorizzante.

L'arredamento interno è modulare: nello scompartimento di 1ª classe i confortevoli sedili hanno disposizione 2+1, mentre lo scompartimento di 2ª classe è a corridoio centrale con disposizione dei sedili 2+2 vis-a-vis. Esiste un'area polifunzionale con sedili a ribalta e c'è la possibilità di allestire di un vano per biciclette, car-

rozze per bambini o bagagli voluminosi. La toilette è attrezzata per portatori di handicap con sistema idraulico a circuito sigillato. I vestiboli e le aree di collegamento tra una carrozza e l'altra sono separate dal resto dello scompartimento passeggeri con divisorii in cristallo. La cabina del conducente è concepita secondo moderni criteri ergonomici. C'è un sistema integrato per le informazioni di bordo (IBIS) con impianto di diffusione messaggi sonori per lo scompartimento passeggeri, annuncio digitale di prossima fermata, indicatore di destinazione sulle testate e lati treno e visualizzazione interna di fermata nella zona a pianale ribassato. In ogni gruppo di sedili è presente un tasto di richiesta di fermata. Esiste la predisposizione per il montaggio del distributore automatico di biglietti e dell'obliteratrice.

Il sistema di climatizzazione si compone di due apparecchi condizionatori installati sull'imperiale in corrispondenza di ciascun compartimento passeggeri ed uno ciascuno per

le cabine guida. Il compressore per gas refrigeranti è azionato direttamente dal motore diesel. L'impianto di riscaldamento sfrutta il calore generato dall'acqua di raffreddamento del motore di trazione.

I finestrini sono di grandi dimensioni, con telaio posizionato perfettamente a filo esterno cassa, con cristalli temperati di sicurezza. Su ciascuna carrozza vi sono 6 finestrini apribili a ribalta sul lato superiore. L'incarozzamento è agevole, senza gradini, grazie alla luce delle porte di 1.240 mm. Le porte sono a due ante scorrevoli rototraslanti con segnalazione acustica di chiusura.

I carrelli motore sono due, mentre il carrello intermedio è folle di tipo Jackobs, tutti con sospensioni primarie in gomma e sospensioni secondarie pneumatiche dotate di regolatore di livello. Sono presenti tre dischi freno per ogni albero di ciascun carrello motore, e un disco freno su ogni ruota del carrello Jackobs. E' presente anche il freno elettromagnetico a pattino sui carrelli motore ed il dispo-

### Dati tecnici

Serie	DESIRO VT 642 (DB)
Sagoma Limite	UIC 505-1
Rodiggio	B'(2)B'
Scartamento	1435 mm
Lunghezza totale	41.700 mm
Larghezza massima	2.830 mm
Altezza massima dell'imperiale dal p.d.f.	3.819 mm
Altezza del pavimento dal p.d.f.	Zona a pianale ribassato 575 mm
	Zona a pianale alto 1.250 mm
Raggio minimo di iscrizione in curva	Durante la marcia 125 m
	In deposito 100 m
Diametro ruota	nuova/usura 770 mm/710 mm
Numero posti a sedere	1ª classe 12
	2ª classe 111
	di cui sedili ribaltabili 13
Numero di posti in piedi	90
Dimensione dello spazio polifunzionale	10 m² circa
Peso a vuoto	68,2 t
Peso max a pieno carico	88,7 t
Sistema di Trazione	Diesel-meccanico
Potenza motori diesel	2 x 275 kW a 1.900 g/min
Velocità massima	120 km/h
Massima accelerazione	1,1 m/s²
Massima decelerazione	Freno di servizio 0,9 m/s²
	Freno d'emergenza > 1,15 m/s²
Capacità serbatoio carburante	2 x 600 l
Capacità serbatoio olio	2 x 150 l

sitivo antislittamento ed antisbandamento comandato da microprocessore.

Ogni unità è dotata di motore autonomo installato nel sottocassa tra il vestibolo ed il carrello motore. Ogni apparato motore è dotato di un motore diesel intercooler a 6 cilindri sovralimentato con turbocompressore ed è dotato di cambio automatico a 5 marce con convertitore di avviamento e retarder integrato. Il raffreddamento del motore è assicurato da un circuito sigillato ad acqua. La trasmissione del moto dal motore al riduttore e successivamente alle ruote avviene tramite due alberi cardanici separati. I motori sono diesel ecologici che rispettano i limiti di emissione della Normativa Europea. La rete elettrica di bordo ha una tensione di alimentazione a 24 Vcc. Per ogni sezione del treno l'a-

limentazione è assicurata da un generatore o batteria. L'alimentazione dei circuiti di sicurezza è assicurata da batterie. In deposito è possibile collegare il treno alla normale rete di alimentazione. L'unità di controllo e regolazione è costituita dal sistema SIBAS(r)32 che comprende una memoria diagnostica degli eventi. La trazione multipla è possibile fino a tre unità Desiro con agente unico, essendo ogni unità dotata di accoppiatore centrale con aggancio automatico.

Claudio Canton



Il banco del Desiro (foto C. Canton)

## Impressioni sul Desiro

Il mese di marzo è iniziato nel migliore dei modi, con la notizia che sarebbe "approdato" qui in Friuli il treno Desiro della Siemens, con quella linea invidiabile che non può competere nemmeno con l'ETR 500.

Saputa la notizia che sarebbe arrivato a Udine da Cividale nel pomeriggio del 5 marzo, mi sono data da fare, accelerando i tempi, per andare a vederlo. Purtroppo si è fermato pochissimo, ma la mattina del 9 marzo, ultimo giorno di permanenza in regione, ho potuto ammirarlo meglio in una stupenda giornata di sole. E sono salita: sono rimasta colpita dalle forme, dall'arredamento con bei colori, dai sedili, dalla biglietteria interna, insomma tutto ben fatto ed in stile moderno. Ho anche saputo che l'automotrice è diesel con basse emissioni inquinanti. Sarei contenta se un giorno ritornasse, costi e problemi burocratici permettendo, magari in livrea rossa, anche se mi piace quella giallo/blu, e che magari un giorno venisse acquistato dalla FUC.....

Ah, dimenticavo, è una cosa fuori dal normale sedersi in cabina; che onore..... e che strana impressione.

Carmela Forte

## W la gomma

In occasione della protesta dei Tir ai valichi di confine con Francia, Svizzera ed Austria, attuata il 23 gennaio, Legambiente ha rilevato che dal 1970 ad oggi, in Italia, la rete stradale è cresciuta del 22% e quella autostradale di ben il 70%, mentre quella ferroviaria è rimasta sostanzialmente stabile, 15.986 chilometri oggi contro i 16.073 del 1970. Per contro, l'asfalto stradale è passato dai 137.056 chilometri del 1970 ai 166.324 chilometri di oggi, quindi 30.000 chilometri in più, sui quali transitano milioni e milioni di autoveicoli il cui numero è in continua crescita, con tutti i problemi connessi alla sicurezza ed all'ambiente. Inoltre, i programmi futuri prevedono la costruzione di altri 2.000 chilometri di strade, mentre già oggi si circola a targhe alterne (o non si circola per niente) per i problemi di inquinamento. Sul ferro, invece, si continuano a tagliare treni, fermate e stazioni.

Alessandro Fanutti

## E402 A PAX

Dalla fine del mese di gennaio una coppia di locomotive E 402A PAX del D.L. di Mestre è stata messa in turno agli EC 30 e 31 "Carlo Goldoni" Venezia-Vienna e Vienna-Venezia al posto delle consuete E 652 o E 656, service Cargo, incontrastate titolari di questo servizio fin dai tempi della precedente coppia di EC 30 e 31 "Romulus". Per esigenza di turno, alle E 402, vengono sovente affiancate anche locomotive del gruppo E 444R, che grazie all'itinerario ed alla pendenza favorevole della nuova Pontebbana, riescono ad esprimersi al meglio e senza problemi di slittamento come avveniva sulle tortuose rampe della vecchia linea soprattutto per superare la salita di "Culmine". L'EC 30, per esempio, può così raggiungere la velocità massima di 180 km/h nel tratto Tarcento-Carnia (N.d.R.). Il turno delle due E 402A viene così effettuato: la prima giunge da Venezia ad Udine in testa all'ICN 774 Napoli-Udine, in tarda mattina sale isolata a Tarvisio per prendere in consegna l'EC 31 proveniente da Vien-

na per Venezia; la seconda sale da Venezia al treno all'EC 30 Venezia-Vienna fino a Tarvisio, nel tardo pomeriggio rientra isolata ad Udine dove la sera prende in consegna ICN 771 per Venezia-Napoli. Si tratta del primo servizio passeggeri affidato a questi due gruppi che raggiungono così Tarvisio Boscoverde transitando sulla nuova Pontebbana.

Enrico Ceron

## E 402 B PAX

Dall'inizio dell'anno la Divisione Passeggeri ha acquisito dalla Divisione Cargo, in cambio di altrettante E 656, 20 E 402B. E' previsto che una decina di queste macchine saranno prese in forza dal Dep. Loc. Pax di Mestre quando scadrà il periodo di garanzia della ditta costruttrice, l'Ansaldo, che per questo ha dislocato i suoi tecnici a Napoli Smist. ed a Milano Smist., come già accade a Udine quando vi furono assegnate le E 652. Quindi, una volta abilitati i macchinisti, si vedranno regolarmente anche sulle nostre linee.

Gianni Viel

## Proteste varie

Alle continue proteste per la soppressione dei treni sulla Pontebbana, Trenitalia ha risposto che essendo una S.p.A. non è tenuta a fornire servizio pubblico! Ha ribadito che esso spetta al trasporto locale, perciò alla regione, con la quale però non c'è ancora un accordo.....

Con il nuovo orario sono state soppresse le fermate di Monfalcone, Cervignano e Latisana dell'Eurostar 9468 che partiva da Trieste alle 12.46. Trenitalia ha motivato la decisione ricordando che l'Eurostar non può fare servizio locale. Subito si sono levate le proteste dei sindaci dei comuni interessati (e non solo quelli), che si sono lamentati per il danno creato agli utenti e specialmente ai pendolari. Ma quando mai i pendolari usano l'Eurostar? Dalle nostre informazioni risulta invece che gli Eurostar per Trieste hanno pochissimi viaggiatori. In ogni caso i sindaci avrebbero fatto meglio a lamentarsi per la continua soppressione di molti altri treni.

I treni saltano le fermate! Questa è la lettera di protesta indirizzata a Trenitalia dai pendolari della linea Venezia-Trieste. Infatti più volte negli ultimi tempi l'interregionale da Venezia delle 14.00 ha saltato la stazione di Palazzolo dello Stella, creando un notevole disagio ai pendolari, specialmente agli studenti, che hanno dovuto così scendere alla stazione successiva e trovare mezzi alternativi per ritornare a casa. E pare che succeda spesso che i treni saltino le fermate..... Forse per recuperare i ritardi? - si chiedono gli utenti.

Proteste anche a San Giorgio di Nogaro perché le ditte che stanno compiendo i lavori sulla linea Venezia-Trieste ricoverano i mezzi nell'ex deposito di questa stazione. Infatti gli abitanti della zona sono infastiditi dai rumori e dai fumi derivanti dalla messa in moto delle macchine operatrici al mattino presto e dai loro movimenti nel corso della giornata; inoltre si lamentano del fatto che il sabato e la domenica viene anche effettuata la manutenzione dei mezzi impedendo il riposo.

Claudio Canton

## Addio alle 1043 ÖBB

Il 1° dicembre 2001 è stato scritto l'ultimo capitolo della trentennale storia delle 1043 ÖBB. Questo gruppo di 10 macchine (rimaste 9 dopo che 05 è stata demolita in seguito ad un incidente nell'aprile '99) è stato il primo a tiratori in Austria ed ha aperto la strada alle 1044. Le 1043 sono state costruite in Svezia dall'ASEA tra il 1971 ed il '73. Macchine simili sono in servizio in Svezia, Croazia ed Iran. Fin dal loro arrivo furono assegnate a Villach e la loro era una presenza costante tra Villach e Tarvisio Centrale, ovvero sulla tratta austriaca della vecchia Pontebbana, solitamente in doppia o tripla trazione (due in testa ed una in coda). Ultimamente erano usate sulla linea dei Tauri al traino dei treni navetta per auto nell'omonima galleria.

Le macchine, che erano numerate 1043-01÷10, hanno subito diverse variazioni di livrea nel corso degli anni. Sono state vendute alla svedese TÅGÅB ad un prezzo di 27 milioni di scellini (circa 2 milioni di euro). Cinque di esse saranno destinate alla Green Cargo delle SJ (Ferrovie Statali Svedesi), due andranno sulla Kiruna-Narvik e le restanti due ad una altra società.

L'ultimo servizio regolare è avvenuto lo scorso 4 novembre con un merci tra Villach e Tarvisio Boscoverde con le 1043-06 e 08.

L'ultimo treno in assoluto, insolitamente o forse proprio per chiudere degnamente ed in bellezza la carriera del gruppo, è stato l'EC 31 "Goldoni" tra Villach Hauptbahnhof e Tarvisio Boscoverde con la 1043-08. Poi il 5 dicembre sono state esposte per l'ultima volta sulla rotonda del D.L. di Villach per una foto di gruppo. Ed il 6 dicembre l'ultimo atto: con il treno merci speciale (sondergüterzug) 99602 le 9 macchine inattive sono partite per la lontana e natia Svezia, ripercorrendo così all'inverso la strada che 30 prima le aveva portate, come macchine innovative, nel paese del valzer. La loro scomparsa lascia un po' di tristezza a chi era abituato a vederle a Tarvisio, dove erano di casa assieme alle 1042, 1020 e 1245, tutte macchine scomparse o destinate ad esserlo. In pratica se ne sono andate con la vecchia Pontebbana e nessuna è stata purtroppo conservata in un museo.

Denis Carlutti



La 1043.008 a Tarvisio C.le (foto D. Carlutti)

## Linea AV tra Parigi e Strasburgo

Il 28 gennaio il Ministro dei trasporti francese, Jean-Claude Gayssot, ha dato il via ufficiale ai lavori di costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità Parigi-Strasburgo, che consentirà dal 2006 di raggiungere la città sul confine tedesco in 2 ore e venti minuti, contro le quattro ore di viaggio attuali, per un costo totale che si aggira sui 3,9 miliardi di euro.

Il primo tratto in costruzione va dalla capitale alla città di Baudrecourt nella regione della Mosella, passando per Reims, in tutto 300 chilometri; quindi si arriverà a Strasburgo (per altri 106 chilometri di linea nuova) ed all'altezza di Metz verrà costruita u-

na diramazione per il Lussemburgo. A differenza delle altre linee costruite per il TGV, quella verso Strasburgo verrà in parte finanziata (per il 23%) dai contributi degli enti locali attraversati; solo il Ducato del Lussemburgo ha promesso un esborso pari al 3,6% dei costi complessivi.

La nuova linea, sulla cui costruzione le SNCF hanno snocchiato per ben 18 anni in quanto non sicuri del suo ritorno economico, arriva dopo nemmeno un anno dall'apertura della tratta TGV verso Marsiglia, che permette un collegamento capitale-Mediterraneo in sole tre ore di viaggio.

Alessandro Fanutti

## Una città che dipende dalla ferrovia: il caso Zermatt

E' noto a tutti come i trasporti (in particolare delle merci) siano essenziali al funzionamento dell'economia e per i piccoli bisogni di tutti i giorni: di questo ci si può accorgere, in particolare, quando gli autotrasportatori entrano in sciopero e cominciano quasi subito a scarseggiare benzina, quotidiani, ortofruttili, ecc.

C'è un caso, però, dove è il treno ad essere l'elemento cardine della vita di tutti i giorni e questo succede, e non poteva essere altrimenti, in Svizzera, precisamente a Zermatt, notissima località sciistica ai piedi del Monte Cervino e del Monte Rosa non raggiungibile con auto o camion, non per la neve, che comunque in inverno cade abbondantissima, ma perché espressamente vietato e se anche non lo fosse, non ci sarebbero strade agevoli per raggiungere l'alta valle in cui è incastonata la perla svizzera.

Zermatt è capolinea della linea a scartamento ridotto Brig-Visp-Zermatt, gestita dalla ferrovia BVZ o Zermatt Bahn, dai caratteristici trenini rossi, ma i binari non si fermano in questa località perché oltre prosegue invece la Gornergrat Bahn (GGB) che raggiunge complessi di hotel in alta quota (il Riffelalp Resort, a 2.222 metri), ed oltre ancora c'è la funivia del Monte Rosa.

Per dare alcuni dati tecnici, si può dire che la linea è lunga 44 km. (di cui 8,9 km. con cremagliera sistema Abt oltre Zermatt verso il Gornergrat); si parte dai 650 metri di Brig, si transita per Visp (lungo la valle del Rodano) per immettersi nella stretta val-

lata di Zermatt che è posta a quota 1.605 m (pendenza della linea ad aderenza naturale 25 per mille); si prosegue verso il Gornergrat, quota 3.089 m e pendenza di 125 ‰ e oltre ancora con la funivia fino ai 3.407 m dello Stockhorn.

Per rifornire di generi alimentari, combustibili e quant'altro necessario alla vita dei valligiani e delle migliaia di (facoltosi) turisti che popolano gli alberghi di questa porzione del Canton Vallese, è stato impostato un sistema merci semplice ed efficiente che vede la collaborazione della SBB Cargo (Cargo Domizil) e della BVZ Cargo; le merci da tutto il resto della Svizzera (in particolare dai centri smistamento della Migros e della Coop, due delle catene di supermercati elvetiche, nonché la posta) giungono con apposite casse mobili, anche frigo, al terminal di Visp (o in qualche caso in quello di Sion), dove dai carri SBB vengono trasbordate ai carri a scartamento ridotto della BVZ mediante gru a portale; le merci che arrivano invece via camion (ad esempio i prodotti della catena McDonald's, o gli ortofruttili ed i latticini della zona), vengono trasbordate sui carri tradizionali della BVZ ed i combustibili negli appositi carri cisterna; tre volte al giorno, la BVZ effettua appositi treni merci (da 130 tonnellate ciascuno) che arrivano alla stazione di Zermatt: qui le casse mobili vengono nuovamente trasbordate su appositi veicoli elettrici (gli unici che possono circolare in Paese) che provvedono alla consegna a domicilio nei vari ristoranti, hotel e supermercati del fondo valle; i prodotti destinati invece al complesso alberghiero del Riffelalp Resort e ristoranti in quota, vengono caricati sui treni del Gornergrat (elettromotrici e carri pianale), dove, o vengono consegnati con gatti delle nevi o motoslitte con rimorchio-slitta (il Riffelalp Resort dista 500 m. dalla stazione ferroviaria), oppure nuovamente caricati sulla funivia verso lo Stockhorn. Al ritorno, gatti delle nevi, funivia e treni riportano indietro i contenitori vuoti e la spazzatura.

In caso di invii urgenti, ai normali convogli passeggeri vengono agganciati carri merci straordinari; si può pertanto dire che ai piedi del Cervino funziona alla perfezione quella che può essere definita una "mini city logistica", senza gas di scarico e difficilmente ripetibile altrove.

Alessandro Fanutti



*La pendenza del 125 per mille non è un ostacolo per le merci che devono soddisfare i turisti al Riffelalp Resort (foto GGB).*

## Elettrotreni FTM

All'inizio di marzo la Ferrovia Trento-Malè ha ordinato alla Alstom di Savigliano 12 nuovi elettrotreni per il servizio sulla omonima linea a scartamento ridotto, attualmente lunga 56 chilometri, ma che entro il 2002 sarà prolungata di altri 17 chilometri fino a Marilleva, mentre è in fase di progettazione un ulteriore tratto di 7 chilometri fino a Fucine in alta Val di Sole. L'ordine, pari a 43 milioni di euro, rientra nel piano di ammodernamento del parco rotabili della Trento-Malè ed i nuovi treni saranno caratterizzati dal piano ribassato che permetterà l'incaricamento al livello della banchina, avranno una capacità di 244 passeggeri, con una velocità massima di 120 chilometri all'ora, saranno composti da due veicoli, bidirezionali, per una lunghezza totale di 40 metri. Le consegne avverranno nel 2004 e consentiranno di migliorare un servizio che già attualmente trasporta quasi due milioni di passeggeri tra pendolari e turisti.

Alessandro Fanutti



*Un incrocio lungo la linea verso Zermatt (foto BVZ)*

## Notizie Flash

Dal 1° gennaio 2001 l'azienda di stato svedese per il trasporto ferroviario merci SJ Gods è stata trasformata in società per azioni con il nome Green Cargo AB adottando una livrea verde per il proprio parco rotabili composto da 450 locomotive e 10.000 carri. La nuova società ha diverse consociate che le garantiscono un patrimonio tecnico e di risorse umane in grado di far fronte a tutte le necessità della logistica: così è, ad esempio, per i 350 autoveicoli della Green Cargo Road & Logistic, che si occupa della parte stradale del transbordo merci, o per la Sve Rail Italy per l'interscambio merci con l'Italia.

Alessandro Fanutti

La sera del 12 gennaio una locomotiva che manovrava nello scalo di Vat ha investito ed ucciso 2 cavalli e 2 asini che erano improvvisamente comparsi sui binari. Stranamente nessuno ha lamentato la scomparsa degli animali, anche se si presume che provenissero dal vicino campo nomadi. I proprietari si sono ben guardati dal farsi vivi in quanto sarebbero stati denunciati per omessa custodia gli animali e per interruzione del traffico ferroviario con un salato rimborso danni.

Claudio Canton

La Commissione europea ha presentato il 23 gennaio un nuovo pacchetto di misure per il rilancio del trasporto su ferro. Il Commissario UE Lodola De Palacio ha rilevato che attualmente solo l'8% delle merci trasportate viaggia per ferrovia, contro il 21% del 1970, mentre la velocità del trasporto internazionale di merci via ferrovia resta inferiore ai 18 chilometri orari.

Di questo passo in avanti .....: meditate gente, meditate!

Alessandro Fanutti

Espresso degli agrumi è il nome del treno-blocco che due volte alla settimana collega la stazione di Acireale (vicino Catania) con la Svizzera e la Germania per il trasporto delle arance e dei mandarini. In partenza alle ore 23 dalla stazione siciliana, questi treni raggiungono in trenta ore di viaggio Chiasso dove la SBB Cargo cura lo smistamento verso le stazioni svizzere o la prosecuzione verso

la Germania attraverso l'hub di Basilea dove il prezioso carico di vitamina C è preso in consegna dalla DB Cargo.

Il treno è composto da carri a 2 o 4 assi per un carico utile rispettivamente di 28 e 51 tonnellate di arance, che entro 48 ore passano dai rami degli alberi alle falde dell'Etna ai banchi dei supermercati del Centro e Nord Europa.

Alessandro Fanutti

Settemila tonnellate di rifiuti alla settimana, pari a 10 treni, dal mese di aprile 2001 vengono regolarmente trasferite via ferrovia dalla Campania alla Germania, utilizzando treni-blocco composti di carri a due assi a pareti scorrevoli. I rifiuti, una volta raccolti nel bacino dell'area di Napoli, sminuzzati e compressi in ecoballe di forma cilindrica adeguatamente avvolti in apposite pellicole, vengono caricati sui carri ferroviari che dalle stazioni di Palma e San Nicola Varco raggiungono il vicino scalo di smistamento di Marcianise, dove vanno a comporre i convogli che in 36 ore di viaggio (via Chiasso) raggiungono la stazione tedesca di Krefeld: qui, l'impianto di incenerimento trasforma di rifiuti campani in riscaldamento a distanza ed elettricità.

Alessandro Fanutti

Nello scalo della Zona Industriale Udinese sono in fase di sostituzione le traversine, la massicciata e parte delle rotaie. Gli stessi lavori sono in corso anche sulla tratta tra l'innesto con le FS ed il raccordo tra lo scalo e l'A.B.S., tratto particolarmente bisognoso di manutenzione. L'importo dell'opera è di lire 5.744.000.000 e la consegna dei lavori deve essere effettuata entro il 27 maggio. Le ditte appaltatrici sono la Semenzato, la Cenedese e la Carifer. Sono presenti 2 locomotori, una decina di Köf e varie macchine operatrici (rincalzatrici e simili).

Denis Carlutti

Da alcuni mesi, molti treni sulla ferrovia Vicenza-Treviso, elettrificata, sono effettuati con doppie di ALn 668 serie 1200 del deposito di Treviso. Sulla linea Vicenza-Schio sono invece in servizio triple di ALn 668 serie 3100 del deposito di Verona, deposito cui appartengono anche le ALn 668 serie 1000 che, sempre in tripla, fanno servizio sulla linea Rovigo-Chioggia.

Alessandro Fanutti

In previsione della costruzione della nuova sede degli uffici regionali in via Volturmo a Udine, il Comune intende acquisire lo scalo ferroviario San Rocco in modo da poter costruire una strada a scorrimento veloce da piazzale Cella (zona dove sarà costruito il palazzo) alla tangenziale.

Claudio Canton

Sono stati tolti i binari di ingresso alla stazione di San Giorgio di Nogaro della ex linea per Palmanova.

Roberto Vassilich

Lo sciopero degli addetti alle pulizie nelle ferrovie ha dato luogo a fenomeni molto appariscenti nelle stazioni: infatti, oltre alle manifestazioni che in alcuni casi hanno bloccato la circolazione dei treni, il 12 febbraio entrare a Milano Centrale era come entrare in una discarica a cielo aperto.

Alessandro Fanutti

Sulla Ferrovia Udine-Cividale verranno eliminati gli ultimi tre passaggi a livello senza barriere, dotati solo di segnale luminoso e acustico. Due si trovano nei pressi di Bottenicco e saranno sostituiti da quello istituito su una nuova pista ciclabile, il terzo è situato nei pressi di Remanzacco, entrambi saranno muniti di semibarriere. Inoltre stanno per iniziare i lavori di sostituzione dei binari dal km 0,500 al km 3,720, ultimi rimasti da cambiare.

Claudio Canton

Il traffico ferroviario merci all'interno del tunnel della Manica funziona sempre più a singhiozzo a causa delle migliaia di clandestini che si nascondono nei vagoni per raggiungere la Gran Bretagna sotto il mare. Il problema si verifica principalmente al terminal francese di Frethun, dove nei primi due mesi del 2002 sono stati scoperti quasi 8.000 extracomunitari, contro i 10.000 individuati nel corso dell'intero 2001. Di conseguenza, nella quasi impossibilità di arginare il fenomeno, il servizio ferroviario delle SNCF sotto la Manica viene completamente sospeso a ripetizione con gravi ripercussioni nelle spedizioni e vibrato proteste degli operatori interessati.

Alessandro Fanutti

Sono iniziati i lavori di innalzamento del vecchio ponte sul Po a Pontelagoscuro.

Roberto Vassilich

Il 1° marzo è stata riattivata la ferrovia Canavesana tra Settimo Torinese e Rivarolo, dopo 15 mesi di lavori e 4,6 milioni di euro di investimenti che sono serviti ad elettrificare la tratta lunga 22 chilometri. La linea, inaugurata nel lontano 1885, è gestita dalla Satti ed ha un ruolo significativo nel sistema ferroviario regionale piemontese. **Alessandro Fanutti**

La Divisione Trasporto Locale della Lombardia ha attrezzato diverse carrozze a due piani anche con la prima classe, che corrisponde al piano inferiore. Indicazioni inedite sono apparse sulle fiancate di questi rotabili. **Alessandro Fanutti**

A Cervignano sotto il viadotto della ferrovia verranno realizzati 300 parcheggi. **Claudio Canton**

## Trainwatching

Il 3 gennaio è transitata a Casarsa in composizione al treno R 11019 una pilotina MDVC con la pubblicità della regione Molise. Inoltre il 21 gennaio sul R 2784 Udine-Venezia c'era una carrozza pilota MDVC con la pubblicità della regione Marche e sul R 11032 c'era una carrozza a piano ribassato con la parte centrale dipinta in rosa con la pubblicità della Gazzetta dello Sport. Anche la rimorchiata centrale di un complesso ALe 803 è sponsorizzata dal giornale sportivo. **Giampaolo Scodellaro**

Interessante novità del 2002 è che ultimamente i viaggi di trasferimento di automotrici da Treviso a Udine vengono effettuati accoppiando due coppie di ALn 668.1200: si possono osservare così interessanti quadruple arrivare in stazione e manovrare in deposito. **Lorenzo Pantani**

E' stato notato a Udine un carro svedese della Green Cargo, naturalmente di colore verde, che presentava non solo la classica marcatura internazionale 74 SJ, ma anche quella 74 GC. **Denis Carlutti**

Strani incontri il 13 gennaio a Villach. Da Spittal sono arrivati due treni navetta uniti assieme e perciò con macchina intercalata. In testa c'era una 1142 nella vecchia livrea arancio con fanaloni, seguivano 2 carrozze di 2ª

classe, una pilotina, un'altra 1142, due carrozze di 2ª classe e l'altra pilotina.

Si è visto anche un elettrotreno 4030 sponsorizzato. **Denis Carlutti**

Con l'entrata in vigore del nuovo orario il 26 gennaio gli IC 632 e 605 "Fogazzaro" – Milano-Udine e viceversa – sono effettuati con materiale reversibile: E 402A e pilota Z1.

**Gianni Viel**

Transita in regione la E 646.061 che presenta due particolarità: la livrea bianca, e i respingenti rettangolari (vedi foto a lato). Ci sono inoltre ancora alcune E 646 nei colori navetta, quali la 029 e la 040.

**Giampaolo Scodellaro**

All'inizio di febbraio a Tarcento era presente un grosso convoglio cantiere. Un altro molto più modesto si trovava a Pinzano.

**Denis Carlutti**

Il 20 febbraio è transitato al P.M. Vat un convoglio di carri per trasporto auto della SIFTA. Si vedeva chiaramente che erano appartenuti all'Ausiliare non essendo stati riverniciati: presentavano solo il nuovo logo applicato a vernice. **Lorenzo Pantani**

La mattina del 3 marzo, giornata di sciopero dei ferrovieri, è transitato per Udine un ETR 500; proveniva da Trieste e si dirigeva verso Venezia.

**Carmela Forte**

Al deposito locomotive di Udine sono state assegnate le seguenti sei E 636: 016, 153, 156, 178, 205 e 219.

Le E 656 attrezzate con la ripetizione segnali slovena sono le 047, 061 e 267.

Dalla metà di febbraio è presente al D.L. di Udine la locomotiva monofase E 492.004. E' rientrata da prove in Serbia.

**Carlo Pravisano**

Tempo fa su **il tender** si parlava dei Bananenzuge, i treni delle banane.

Ora è possibile vederli anche poco lontano dai nostri confini: infatti esiste una relazione Koper (Capodistria)-Jesenice-Salzburg.

Essi percorrono perciò le linee Karsbahn, Wocheinerbahn, Karawanchenbahn e Tauernbahn, che erano tutte e 4 comprese nel noto progetto che portava il nome di Transalpina.

**Denis Carlutti**



La E 646.061 "bianca" ripresa a Casarsa il 22 febbraio. (foto G. Scodellaro)

Il 18 marzo l'EC 30 "Carlo Goldoni" Venezia-Vienna è salito a Tarvisio Boscoverde trainato dalla locomotiva E402.004 "prototipo" del D.L. di Milano in livrea XMPR, messa in turno su questa direttrice. Rientrata isolata ad Udine nel tardo pomeriggio la sera ha preso in consegna l'ICN 771 Udine-Napoli, fino a Venezia. Il giorno dopo la stessa macchina è giunta ad Udine da Venezia come titolare dell'ICN 774 Napoli-Udine.

Salita isolata a Tarvisio nella tarda mattinata, è rientrata a Venezia in testa all'EC 31 "Carlo Goldoni" Vienna-Venezia. Per questa macchina si tratta di una prima assoluta sulla direttrice Venezia-Udine ed in particolare sulla nuova Pontebbana.

**Enrico Ceron**



La E 402.004 nel D.L. di Udine (foto E. Ceron)

## Notizie dalla stampa estera

A cura di Denis Carlutti

Le locomotive della classe 103 delle DB, ben note agli appassionati di tutta l'Europa per essere state tra le prime macchine per alta velocità e per l'architettura della cassa allora avveniristica (anni '60), conservano tuttora molto della loro validità, ma sono sottoposte da alcuni anni ad un lento ma inesorabile processo di radiazione.

Una di queste macchine è giunta fino ai nostri confini il 23 giugno dell'anno scorso, fatto insolito, se non unico. Si è spinta infatti fino al Brennero con l'EC 81 da Monaco in doppia con una 1044 ÖBB; il ritorno a Monaco lo ha effettuato con l'EC 12. (Eisenbahn Kurier 9/01)

Dopo le locomotive diesel da manovra pesante 2070 "Hector" e le loco elettriche 1016/1116 "Taurus", sulle ÖBB ora arriveranno le "Hercules", ovvero le loco diesel da treno 2016, dalle linee curvilinee come la Taurus (sono anch'esse un prodotto Siemens, solo un po' più tozze). Hanno un rodiggio Bo'Bo', una lunghezza

di 19.275 mm ed un passo tra i carrelli di 10.362 mm; il peso è di 80 t (20 t per asse). I motori sono diesel elettrici da 2.000 kW e la velocità massima è di 140 km/h. Il loro impiego è previsto sulle reti ÖBB, DB e SŽ, ma monteranno anche i sistemi di sicurezza FS, dato che è previsto il loro utilizzo tra Klagenfurt e Innsbruck sia con treni passeggeri che merci: in pratica il Korridorzug "Pustertal" tornerà al diesel.

La prima unità consegnata nel settembre dell'anno scorso è stata la 2016-002, seguita a novembre dalla 003 e dalla 001 a fine anno. Le 002 e 003 sono state provate in novembre sulla linea dei Tauri, oltre che sulle linee della zona di Monaco. La consegna ufficiale alle ÖBB è avvenuta il 10 gennaio. Quest'anno continueranno le prove su linee ÖBB, DB e SŽ. Saranno prodotte 70 unità, con un'opzione per altre 30, al ritmo di 3 al mese.

I primi depositi a riceverle saranno Graz, Knittelfeld e Wien Ost.

(Schienenverkehr Aktuell 12/01)

Le ÖBB hanno ordinato alla Bombardier 51 elettromotrici del tipo Talent.

11 di queste sono a 3 casse e saranno classificate 4023. La loro consegna avverrà nel 2003 e saranno as-

segnate a Salisburgo. Le altre 40 unità, che le seguiranno, saranno a 4 casse con classificazione 4024. Inoltre c'è un'opzione per altri 100 esemplari. Queste elettromotrici hanno una potenza di 1.450 kW ed una velocità massima di 140 km/h. La serie 4023 ha un rodiggio Bo'2'2'Bo' ed è lunga 52.050 mm con un peso di 94,5 t ed offre 151 posti, mentre la serie 4024 ha un rodiggio Bo'2'2'2'Bo' ed è lunga 66.810 mm con un peso di 114 t ed offre 199 posti. Avranno la livrea dei treni navetta ÖBB.

(Schienenverkehr Aktuell 1/02)

La RCT, l'impresa di trasporto ferroviario che gestisce i Rollendelandstrasse sulla linea del Brennero con locomotive ex PKP simili alle nostre E 412, è interessata all'acquisto del gruppo 1822 delle ÖBB, le cosiddette Brennerlok, praticamente inutilizzate dalle ferrovie austriache.

Questa classe è formata da 5 unità policorrenti, come le E 412.

(Schienenverkehr Aktuell 12/01)

L'ingegner Fish della Siemens ed il dottor Pesce di Trenitalia si incontreranno il 1° aprile per valutare la possibilità dell'acquisto di alcune Taurus, appositamente attrezzate, da parte delle FS.

## Le novità modellistiche del 2002

Eccomi come ogni anno a farvi una rassegna delle principali novità fermodellistiche che verranno immesse sul mercato nel corso dell'anno. Come al solito comincio dalla principale casa nazionale, vale a dire il gruppo LIMA.

La prima cosa che va detta a proposito di questo marchio è che il nuovo gruppo dirigente ha deciso che tutta la linea fermodellistica uscirà con marchio RIVAROS-SI, mentre la linea giocattolo rimarrà a marchio LIMA. Pertanto tutte le novità che ci interessano avranno il marchio della ex casa comasca, e saranno fornite nelle nuove scatole fatte con un cartoncino più robusto che racchiude un involucro in spugna in luogo del polistirolo; per finire tutte le scatole arriveranno dalla fabbrica sigillate in un foglio di cellophane.

Passiamo ora a quello che troveremo nelle scatole: le novità più importanti sono 2, anzi una e mezza e cioè il modello della E 428 FS aerodinamica, in due versioni: la classica castano/isabella (E 428.228) ed il 428 226 "Pirata" in livrea MDVC. Quest'ultimo sarà prodotto solo per quest'anno, una volta esaurito il lotto di



L'E 428.209 di IVª serie al Museo di Pietrarsa

produzione non sarà più riprodotto. L'uscita di queste due novità è prevista per il mese di ottobre.

L'altra mezza novità, essendo una rielaborazione di un modello già presente sul mercato, sarà la E 402B in versione Francia, con terzo pantografo, la cui uscita è prevista per il prossimo mese di luglio.

Per il resto avremo tanta sinistra riscaldata in quanto usciranno un bel po' di ricoloriture e rinumerazioni di modelli già presenti a catalogo da anni. Ad essere precisi alcuni modelli sono già usciti, si tratta delle simpatiche D 445 (art. 1757 in livrea MDVC e 1758 in livrea MDVE) e del E 402B con scritta MULTICLIENTE su una fiancata che, annunciati per il mese di febbraio, una volta tanto sono arrivati puntuali. Per il mese di marzo avremo una sfilza di carri merci, tra cui



due carri pianali a due assi con botti della birra FORST (art. 303660), dei quali uno è fornito con un camion ed un carrello stradale (art. 600811). Trattandosi di modelli derivanti dalla linea Hobby Line, saranno tra le poche novità fornite a marchio LIMA. Inoltre usciranno sempre a marzo le confezioni da due cisterne a due assi con insegne delle compagnie petrolifere SHELL, AGIP ed ESSO (art. 2191, 2192 e 2193 rispettivamente). In aprile usciranno i set di carrozze UIC-X con tetto cannellato in livrea XMPR (art. 3692) e di tre bagagliai OMNIA EXPRESS (art. 3697). A maggio avremo il set con quattro carrozze MDVE in livrea XMPR e scritte pubblicitarie della GAZZETTA dello SPORT (art. 3717), la carrozza MDVC in livrea d'origine ma con logo XMPR (art. 3712), il set di carri Gqs per trasporto fiori (art. 2183), la locomotiva E 444.059 del deposito di Mestre (art. 1491), e la carrozza UIC-X in livrea XMPR della Hobby Line e pertanto con referenza LIMA 309460. Nel mese di giugno usciranno l'unica locomotiva che rimane a marchio LIMA e cioè la D 342 in epoca III<sup>a</sup> (art. 208294) e la carrozza UIC-X di seconda classe in livrea XMPR sempre a marchio LIMA (art. 309461), inoltre usciranno a marchio RIVAROSSO la E 656 di VI<sup>a</sup> serie in livrea XMPR (art. 1492), il carro frigo lbss con livrea della birra MENABREA (art. 2184), le carrozze MDVC in livrea XMPR con scritta TRENITALIA (art. 3713) e le carrozze di 1<sup>a</sup> e di 2<sup>a</sup> classe MDVE in livrea XMPR con scritta TRENITALIA (art. 3715 e 3716 rispettivamente). A luglio usciranno la carrozza semipilota MDVE per trazione diesel in livrea XMPR (art. 3714), e la già citata E 402 B polintensione.

Dopo la pausa estiva, in settembre usciranno altri carri merci e precisamente i set di 2 carri tramoggia MONFER con pareti lisce (art. 2178) e con pareti bombate (art. 2179), questi ultimi ripresi dalla produzione Jouef, il set di carri Talns-x (art. 2185) e Ualns-x (art. 2186) e la locomotiva E 424 in livrea XMPR con tetto verde (art. 1490). Ad ottobre ci sarà il grosso delle novità: usciranno la confezione di 4 pezzi dell'ETR 460 P (art. 0454), la E 633 in livrea XMPR 2 con pantografo 52, la E 632 in livrea XMPR con pantografo Faiveley (art. 1494), la E 646 in livrea XMPR

con logo in rilievo (art. 1487), oltre alle già citate E 428. Infine a novembre usciranno le confezioni aggiuntive per l'ETR 460 P (rispettivamente art. 3710, set da 3 carrozze e 3711, set da 2 carrozze). Da segnalare che ad ottobre dovrebbero uscire le uniche due novità in scala N, vale a dire l'art. 4688 carro F in livrea giallo/blu per treno soccorso e l'art. 4689, stesso carro in livrea grigia di servizio. Da segnalare che ad aprile sarà disponibile la loco a vapore Allegheeny (art. 5454) ed a maggio ci sarà l'uscita della famosa Big Boy rivisitata (art. 5472), con insegne della Union Pacific.

Passiamo ora alle marche cosiddette minori, ma che quanto a vivacità danno punti alle grandi.

LASER riprodurrà le carrozze serie 33.000 che probabilmente saranno pronte per la prossima edizione dell'Hobby Model Expo. In questi giorni dovrebbero uscire i primi esemplari dell'annunciato carro riscaldamento (art. 4013/01) e poi avremo un carro frigo a cassa in legno e sagoma inglese (art. 1085/01).

La neonata ACME, che dopo le pregevoli carrozze T2S e le carrozze a terrazzini BT 46000 riprodurrà le carrozze cuccette tipo X. Verso l'estate avremo un primo cofanetto con due cuccette tipo X ed una letti T2S tutta blu con carrelli MD, seguiranno poi altre versioni delle medesime cuccette in livrea grigia.

La OSKAR ha da poco consegnato i primi carri Gabs, forniti in una confezione con tre pezzi. I modelli dei carri sono molto belli e la qualità è pari a quella dei precedenti carri Rmms della casa sassarese. Più avanti uscirà anche il carro singolo, in versione differente da quelli forniti nella confezione, seguiranno delle versioni con sporcatore e alcuni carri Rmms con carico.

Passiamo ora ai marchi d'oltralpe, cominciando dalla casa salisburghese ROCO. Anche qui avremo tanta minestra riscaldata, cominciando dalle carrozze UIC-X in livrea XMPR nelle versioni di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e mista 1<sup>a</sup>/2<sup>a</sup> classe. Avremo poi la versione del D 345 con vetri piatti e la E 626 di IV<sup>a</sup> serie. Da segnalare che una versione di 626 IV<sup>a</sup> serie ed una carrozza UIC-X di seconda classe in livrea XMPR con altra numerazione usciranno per la serie ROCO COLLECTION. Questa serie si caratterizza

per il fatto che questi modelli vengono prodotti una sola volta in quantità pari all'ordinato; pertanto chi le volesse è invitato a prenotarle presso il negoziante che avrà avuto la previdenza di ordinare per tempo un congruo quantitativo degli articoli citati.

La vera novità da Roco dovrebbero essere le carrozze Gran Comfort. Quest'anno, a differenza del precedente, per tali modelli esistono i relativi numeri di catalogo, il che fa prefigurare una prossima immissione in commercio dei succitati modelli. Si tratta delle carrozze Gran Comfort nella versione a salone in livrea grigio/crema di 1<sup>a</sup> classe. Usciranno due numerazioni con logo tipo televisore degli anni '70, due numerazioni con logo inclinato anni '80 e due numerazioni in serie limitata con logo XMPR. Doc Models ha appena consegnato il carro Rgs con 3 container della società di trasporti TRINACRIA di PIKO ed il carro Laekks di ELECTROTREN. Seguiranno sempre della ELECTROTREN un carro con silos della GRP ed un carro Laekks verde in epoca IV<sup>a</sup> mentre da LILIPUT avremo un carro cisterna a carrelli della SOLVAY. Sempre tramite Doc Models avremo un paio di Köf in versione di due ditte di lavori ferroviari. Uno di questi sarà della ditta Prisco di Piove di Sacco e la macchina ha residenza a Trieste C.le; l'altro modello riprodurrà la macchina appartenente alla Cooperativa Lavori Ferroviari di Bologna ed ivi residente.

Infine MÄRKLIN ha annunciato la Gr 460, al vero locomotiva a vapore ex G8, cosiddetta di preda bellica in quanto arrivata in Italia in conto danni di guerra dopo il primo conflitto mondiale. Oltre alla versione in corrente alternata con il marchio della casa di Goppingen, avremo il corrispondente modello in corrente continua con marchio TRIX. Da abbinare alla locomotiva MÄRKLIN preparerò una confezione di tre carri merce in epoca III<sup>a</sup>: un E, un F ed un G. Mi fermo qui per non dilungarmi troppo; penso che anche senza parlare di novità straniere ce ne sia già abbastanza così. Angelo Rigon

### *L'angolo del fuochista*

In questo numero il fuochista si è nascosto tra gli articoli. Chi lo ha già trovato?

## Recensioni

### Tranvie del Degano e della Valle del Bût in Carnia – Alto Friuli

Ed. Calosci – Cortona



Per i tipi delle Edizioni Calosci di Cortona, nell'ambito della collana Storia dei Trasporti Pubblici, ad opera della penna di Giuseppe Nogarino, è uscito nel novembre 2001 il libro *Tranvie del Degano e della Valle del Bût in Carnia - Alto Friuli*, suddiviso in due volumi. Nel primo è raccontata la storia delle due linee, la Villa Santina-Comeglians e la Tolmezzo-Paluzza-Moscardo, mentre nel secondo, esteriormente uguale al primo, è raccolta la cartografia delle linee.

Il primo volume è diviso in 8 parti. Inizia con alcuni cenni storici sulla Carnia e sul Friuli, per inquadrare il contesto nel quale si sono sviluppate le linee. Poi vengono descritte la genesi, la vita e la fine delle due tranvie (o ferrovie, termini usati indifferente nel libro). Quindi viene descritto il tracciato della linea per Comeglians in ogni comune attraversato con anche dei cenni geognostici dei terreni sui quali esisteva la tranvia. Il capitolo seguente ripercorre, seguendo lo schema del precedente, la linea del Bût. A questo punto viene analizzato il materiale rotabile e l'armamento. Quindi è la volta di una proposta/provocazione, come dice l'autore, di una linea circolare carnica a scopo turistico utilizzando le due linee in oggetto collegate da

un tratto nuovo lungo la Val Calda, da Comeglians a Paluzza via Ravascletto. Seguono alcune trascrizioni di documenti d'epoca, quali delibere comunali ed espropri per la costruzione delle tranvie. Per concludere una decina di pagine sono dedicate alla storia ed al folklore delle zone attraversate e ad alcuni aneddoti che riguardano le linee. In tutto sono 154 pagine con illustrazioni in bianco e nero, non tutte nitide; solo la copertina è a colori e riproduce un dipinto ad olio dedicato al trenino del Bût. Questa immagine inoltre è riprodotta alla fine di ogni capitolo, quasi fosse un punto. Le foto presenti sono sia d'epoca che attuali, queste ultime mostrano la situazione attuale delle linee, cioè quel poco che ne resta. In tutto si contano 95 immagini delle quali 74 riguardanti le linee, 6 inerenti ad altre linee e le rimanenti non relative alle tranvie ma all'ultimo capitolo (storia e folklore). Vi sono riproduzioni di 6 documenti, 2 orari, 35 tra piantine e sezioni delle linee, disegni di rotabili e 2 tabelle.

Il secondo volume, dedicato alla cartografia, è rilegato a spirale. Vi sono comprese due tavole riepilogative, una per ogni linea, al 1:25.000 del-

l'I.G.M. e 19 tavole al 1:2.000 dell'attuale catasto, 9 per la Ferrovia del Degano e 10 per la Tranvia del Bût. Su queste ultime è evidenziato in giallo il tracciato delle due linee e sono le più particolareggiate. Tutte le piantine sono ripiegate in 5 o 6 parti.

La lettura del libro è scorrevole in tutti i capitoli; inoltre vi sono numerose annotazioni a margine. Unico neo, se vogliamo, è che alcune foto sono già state viste in altre pubblicazioni, ma bisogna considerare che le immagini relative a queste linee sono veramente poche.

Nel complesso un'opera interessante, anche per l'originalità dei due volumi con il secondo delle mappe catastali che da un tocco in più all'opera, che fa bella figura nelle biblioteche ferroviarie. La stampa poi dell'editore Calosci, ben nota agli appassionati di libri ferrottraniari, è una buona credenziale.

I due volumi sono contenuti in una custodia di cartoncino sulla quale è riprodotta la copertina. Il libro è reperibile in alcune librerie, tramite le riviste specializzate e presso la carrozza SAT al costo di 30 euro (26 presso la SAT, su prenotazione).

Denis Carlutti

Segnaliamo altri due libri usciti recentemente che interessano anche la nostra regione.

Sono "Ricordi di rotaie", volume II°, e "Una ferrovia da Udine per Palma e San Giorgio a Portogruaro".

Nel primo di Ennio Morando e coautori sono riportati i nodi principali e quelli complementari delle linee ferroviarie italiane; quindi in esso sono inseriti tutti i nodi regionali con l'esclusione di Trieste, che era inserito nel primo volume essendo un nodo storico. Seguendo lo stile del I° volume sono presentate le piantine schematiche dei nodi con tutte le variazioni successe nella loro storia; ci sono inoltre le schede delle linee chiuse o modificate.

Nel secondo si narra, in modo inso-

lito, la storia della costruzione della Udine-Portogruaro. Ci sono tre capitoli: "il contesto storico" (nel quale è nata la ferrovia), "frammenti di storia" (nel quale sono riportati gli articoli pubblicati sui giornali dal 1874 al 1889 in relazione ai progetti ed alla costruzione della linea) e "vita nell'ambiente ferroviario" che racconta vicende di vita ferroviaria.

Altri due amici ci hanno lasciato.

Lo scorso mese di gennaio è mancato Carlo Belgrado, che ha gestito per una trentina d'anni un negozio di modellismo a Udine. Era anche nostro socio onorario.

Alla fine di marzo è mancato Lelio Ceretti di Gorizia, che è stato uno dei fondatori della SAT.

**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° 24 – Anno 7 (N° 1 / 2002)

Allegato al Supplemento N° 2 al N° 1 - Gennaio 2002 di Cronaca e Cultura

Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro

Ferroviano 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