



il tender



notiziario della SAT DLF Udine

Numero 26 Anno 7 (3)

Settembre 2002

20 anni di

Sono già passati 20 anni da quando nel novembre 1982 una quindicina di feramatori si riunirono e decisero di fondare anche a Udine un'associazione che riunisse gli appassionati della ferrovia. Nacque così all'interno del Dopolavoro Ferroviario di Udine la Sezione Appassionati Trasporti. In questi 20 anni il numero dei soci è costantemente cresciuto fino a raggiungere il massimo nel 1996 con 117 unità. In seguito con la decisione di alcuni soci della Destra Tagliamento di fondare nel 1998 un gruppo autonomo in provincia di Pordenone, il numero dei soci si è stabilizzato intorno al centinaio.

La presentazione del gruppo avvenne nella primavera del 1983 con una mostra che si tenne nella sala riunioni del DLF. Inoltre, su un tronchino a fianco del DLF furono anche espese 3 locomotive: la 740.108, la 880.108 e la E 626.046.

I primi tempi le riunioni dei soci non avevano una cadenza fissa, ma si tenevano su avviso, solo in seguito venne definito l'incontro del primo

venerdì del mese che si teneva presso il DLF. Dal 1988 una riunione si tiene anche il terzo venerdì del mese e dalla fine del 1991, con l'apertura della carrozza, gli incontri avvengono anche ogni sabato pomeriggio. In precedenza, al sabato pomeriggio, alcuni soci si incontravano nel bar di proprietà della famiglia dell'allora segretario del gruppo.

Oltre alle riunioni, l'attività prevedeva l'allestimento di mostre e l'organizzazione di gite per la visita di linee ed impianti ferroviari, di musei e mostre. Inoltre dal 1985 al 1987 la SAT è stata presente con una propria rappresentanza in stazione a Udine durante il periodo natalizio, quando veniva allestito il presepio dei fer-

rovieri.

Sono avvenute nel corso di questi 20 anni anche alcune presenze alla manifestazione Hobby, Sport e Tempo Libero che si tiene nella Fiera di Udine, con esposizione di modelli, plastici, cimeli e con la presenza del vapore vivo nel 1993; in due occasioni, grazie al contributo delle FS, è stata anche carrellata in fiera la locomotiva a vapore 880.001, originariamente destinata al Museo di Pietrarsa, ma poi finita alle Officine di Cittadella.

Nel 1986 viene organizzata la prima visita alla Lima nello storico stabilimento di Vicenza. La visita sarà ripetuta nel 1991 e nel 1996, in questi casi però nel nuovo stabilimento di Isola Vicentina. Nel 1987 fu organizzata una gita che prevedeva la visita dello stabilimento della Rivarossi



Il logo della SAT

a Como e la partecipazione alla Giornata dei Trasporti di Luino; quest'ultima visita è stata ripetuta anche due anni dopo. Durante la mostra alla Rivarossi i soci della SAT hanno anche avuto l'onore di prendere visione del primo modello completo, allestito per l'occasione, della allora nuova ALn 556.

In quello stesso anno fu organizzata la visita dei depositi FS e SV (allora appena diventata FUC) di Udine, con gita in treno a Cividale e presentazione a cura dell'ATM Udinese del primo Metabus (autobus a metano). Nel 1988 viene studiato il nuovo logo del gruppo: si tratta di una locomotiva a vapore che si fonde in un ETR, entrambi stilizzati, a rappresen-

tare l'attività della SAT che si occupa sia del "vecchio" che del "nuovo". Questo marchio venne naturalmente applicato anche sulla carta intestata; prima si usava quella del DLF a cui era aggiunto il disegno di una 685.

Nello stesso anno avviene anche una svolta nell'attività della SAT: dopo aver collaborato con l'Associazione Amici della Trazione a Vapore-Italia alla realizzazione dei treni a vapore con la 880.051 sulla Udine-Cervignano nel 1983 e 1987, la SAT organizza direttamente il primo di una lunga serie di treni a vapore. Il 6 giugno 1988 parte per Cividale il "Treno del Centenario": 3 carrozze a terrazzini trainate dalla 880.051. Il centenario della Ferrovia Udine-Cividale era però caduto nel 1986, ma problemi organizzativi fecero slittare la

sua effettuazione. Il successo fu enorme tanto che l'anno successivo fu organizzato il primo treno a vapore con la 740.108 e 7 carrozze a terrazzini sulla vecchia Pontebba da Udine a Villach. Anche in questo ca-

so il successo fu enorme: in pochi giorni furono raggiunte 800 prenotazioni, creando non pochi problemi organizzativi. Per accontentare tutte le richieste fu perciò organizzato un secondo treno in autunno in occasione dei festeggiamenti per il 10° anniversario del gemellaggio fra le città di Udine e Villach. Questo viaggio divenne un classico e fu ripetuto più volte: nel 1990 e 1992, per concludersi con i tre viaggi del maggio 1995, prima della chiusura del tratto Carnia-Pontebba della vecchia Pontebba. L'ultimo treno, il 28 maggio, fu in doppia trazione con le 740.108 e 038. Altri treni sono stati organizzati sulla Pedemontana (Udine-Gemona-Sacile-Pordenone-Udine) nel 1991



*La doppia trazione sulla Pontebbana
(Foto E. Ceron)*

con la 740.108 e le carrozze a terzini e nel 1996 con la 625.100 e le carrozze del Museo Ferroviario di Trieste. Anche sugli ultimi treni sulla Pontebbana furono utilizzate le carrozze del Museo. L'ultimo treno a vapore è stato effettuato nel 1998 da Udine a Trieste con arrivo al Museo di Campo Marzio. In seguito non sono state più eseguite gite con il treno a vapore perché la 740.108 si è guastata ed è ancora in attesa di riparazioni, la 625.100 è stata trasferita a Bologna e la 880.051, che non si poteva usare per gli alti costi di noleggio o per presunti guasti o scarsa autonomia, è finita in Lombardia dove è diventata una protagonista dei treni nostalgici italiani.

I treni a vapore sono stati anche l'occasione per proporre l'attività editoriale della SAT e del DLF. Infatti in occasione del primo treno per Villach è stato ristampato, con una appendice, il libro "Il centenario della Ferrovia Pontebbana", edito nel '79; per il primo treno sulla Pedemontana è stato edito il libro "Ferrovie in Friuli - da Udine verso Venezia - sulla ferrovia Pedemontana". Un altro libro è stato edito nel 1995: è dedicato al "Tram Udine-San Daniele" e per la sua presentazione fu organizzata una mostra sulla carrozza e sui due ALDn 24 per trasporto biciclette del D.L. di Udine. Con l'apertura della nuova Pontebbana è stato deciso di preparare un nuovo libro più completo su questa linea, ma la sua stesura si sta rivelando più impegnativa del previsto. Infine nel 1995, in occasione dell'ultimo treno a vapore prima della chiusura del tratto Carnia-Pontebba della vecchia Pontebbana sono state realizzate tre videocassette. E' stata ripresa tutta la linea dalla cabina (anche se la telecamera era posizionata sul pancone della

740.108) rispettivamente da Udine a Pontebba nella prima e da Pontebba a Villach nella seconda, mentre la terza comprende riprese da terra e dal treno della doppia trazione. Alcuni soci della SAT hanno anche realizzato delle videocassette amatoriali di tutti i treni speciali che si sono svolti negli ultimi anni in regione.

Altri treni speciali sono stati realizzati con la ALn 772 1004 delle Ferrovie Padane, due volte da Ferrara a Codigoro nel 1994 e nel 1997, mentre nel 1999 è stato effettuato il "treno di Don Camillo" da Ferrara a Brescello, interessando ben 4 amministrazioni ferroviarie. Nel 1990 al SAT identificò in una vecchia carrozza ferroviaria la soluzione al problema di avere un luogo di incontro fisso. Così nell'estate del 1991, ottenuta in uso gratuito dalle FS la carrozza tipo 1921 Bz 30549 (in origine Clz 30549), i soci hanno provveduto al suo restauro.

Questa carrozza era accantonata da una decina di anni presso la Sottostazione Elettrica di Udine, dove era stata sottoposta a lavori, mai ultimati, di ristrutturazione per adibirla a carrozza appoggio delle squadre addette alla manutenzione degli impianti elettrici. Tali lavori erano consistiti nell'eliminazione delle porte d'accesso

e degli intercomunicanti, nella chiusura di alcuni finestrini, nell'apertura di due portelloni centrali e nella creazione di due saloni interni, uno adibito a sala mensa, dotato di una piccola cucina, e l'altro a spogliatoio, dotato di due docce. Il restauro ha comportato la completa riverniciatura esterna con una colorazione che si ispira a quella in uso presso la CIWL, mentre l'interno non è stato modificato in quanto già rispondente all'uso a cui è adibita la carrozza. Infatti un salone è usato come sala riunioni, mentre nell'altro è in costruzione il plastico sociale. La carrozza, dopo



La ALn 772.1004 delle FP sul ponte sul Po di Volano (Foto C. Canton)

essere stata posizionata dalla fine del 1991 al 1999 a fianco del primo binario della stazione di Udine, è ora situata su un altro binario morto a fianco del fabbricato viaggiatori, sempre della stazione di Udine.

La carrozza veniva inaugurata dal sindaco di Udine il 12 aprile 1992, con la presenza delle locomotive 740.108, 880.051 ed E 626.437 e con la presentazione del vapore vivo.

Con la denominazione vapore vivo si identifica un modo di concepire il fermodellismo che 10 anni fa era ancora poco conosciuto in Italia, mentre all'estero esso è già praticato da decine di anni. Esso consente la ri-



*La carrozza durante l'accantonamento presso la Sottostazione Elettrica di Udine
(Foto C. Canton)*

*La carrozza dopo i lavori di verniciatura
(Foto C. Canton)*



produzione del materiale rotabile in una scala così grande da permettere il funzionamento realistico delle locomotive: spettacolari sono le vaporeriere che funzionano realmente a vapore, ma non meno interessanti sono le riproduzioni di locomotive che funzionano con motori elettrici a batteria.

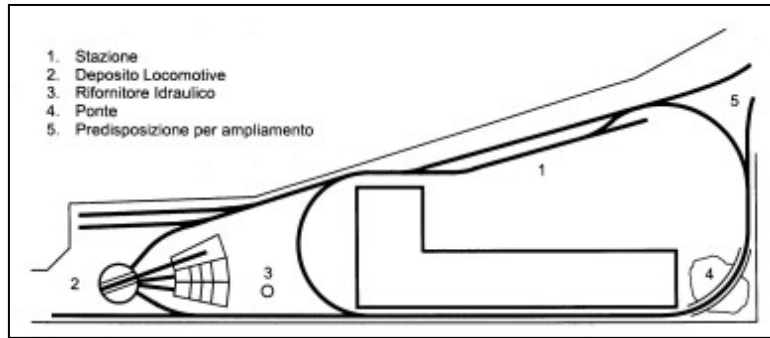
Lo scartamento modellistico adottato dalla SAT è quello di 5" (127 mm) che corrisponde al rapporto di riduzione 1:11 per lo scartamento ferroviario normale di 1435 mm. E' possibile far circolare sugli stessi binari modelli di treni a scartamento ridotto che comportano un rapporto di riduzione di 1:8, 1:6 e 1:5 per gli scartamenti di 950/1000 mm, 750/760 mm e 600 mm rispettivamente. Questa scala permette di costruire locomotive che è possibile condurre direttamente stando comodamente seduti sul tender o su un carrellino di servi-



Circuito vapore vivo: L'accensione di una vaporiera (Foto G. Elemento)

zio e che sono trasportabili con una normale autovettura.

Alla prima manifestazione erano presenti i pionieri italiani del vapore vivo; negli anni seguenti ne sono seguite delle altre in varie località della regione. Inoltre la SAT ha curato fin dal 1993 l'allestimento dei primi raduni nazionali del vapore vivo all'Hobby Model Expo di Novegro (Milano) e prende parte ai vari raduni che si tengono presso impianti fissi in Italia ed all'estero. La partecipazione più importante è avvenuta nel 1994 al raduno europeo di Le Bouveret in Svizzera, dove esiste un parco, con un circuito ferroviario negli scartamenti 5" e 7 1/4", nel quale è riprodotta in scala non solo la ferrovia, ma anche la realtà circostante con tanto di paesi, monti, laghi, ecc... Attualmente, invece, il gruppo si reca spesso in Austria: un incontro ricorrente è la



La piantina del circuito vapore vivo

biennale Festa del Vapore che si tiene al museo di Straßhof, presso Vienna.

La presenza di una locomotiva a vapore, la 835.348, fin dalla prima manifestazione ha attirato l'attenzione degli spettatori; questo ha permesso di far nascere la passione per questo tipo di modellismo in molte persone, che hanno poi realizzato varie locomotive, non solo a vapore, ma anche elettriche. Perciò la presenza di tante locomotive, la necessità di procedere al loro collaudo e al ritrovarsi periodicamente senza dover sempre montare un circuito mobile, ha spinto la SAT ad allestire un impianto fisso che ha trovato posto nell'area verde del Dopolavoro Ferroviario, gentilmente messa a disposizione dalla dirigenza dell'associazione nel 1994.

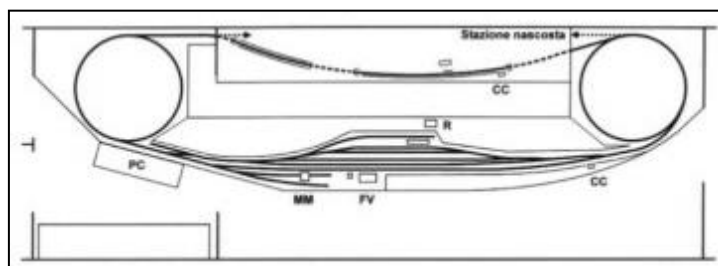
Veniva così predisposto il progetto per un circuito non molto ampio essendo la superficie disponibile limitata, che comprende un ovale di binari, lungo un centinaio di metri, con raddoppio di stazione, un ponte su di un piccolo laghetto ed un deposito locomotive con piattaforma girevole. Finalmente nel 1996 venivano iniziati i lavori di costruzione, eseguiti dai soci nel tempo libero. Nell'estate del 1998, dopo due anni di lavori, che hanno comportato la completa risistemazione dell'area, la costruzione della sede stradale, di un ponte su di avvallamento del terreno e la posa dei binari, i treni hanno percorso l'a-

nello che costituisce l'impianto.

Ora, ad esclusione della stagione invernale, regolarmente i soci circolano con i propri treni sul circuito coinvolgendo un pubblico sempre numeroso.

Intanto erano proseguiti i lavori con la realizzazione dei binari di scalo. Restano da terminare la piattaforma girevole, il deposito locomotive, la cabina ACEI con il banco di manovra dell'impianto, l'apparato di comando degli scambi ed il segnalamento, ma i lavori sono attualmente fermi in attesa che si definisca la situazione degli immobili del DLF che dovrebbero essere oggetto di cartolarizzazione. Nel 1998, come già accennato all'inizio dell'articolo, una parte dei soci, proveniente dalla provincia di Pordenone, che partecipava al vapore vivo ha preferito creare un gruppo autonomo, ma l'attività non ne ha risentito.

Con la disponibilità della carrozza si è anche finalmente concretizzata la possibilità di costruire il plastico sociale; così nel 1993 sono iniziati i lavori del suo allestimento. Considerato che lo spazio a disposizione è di soli 7,50 x 2,50 metri, che c'erano due pareti che interrompevano l'uniformità della stanza e che due moduli, rappresentanti un breve tratto della ferrovia Pontebbana tra Dogna e Pontebba, erano già stati realizzati per la mostra Eurotrack di Verona nel 1990, si decise di riprodurre una stazione della stessa linea. La scelta cadde su Chiusaforte, stazione che di lì a poco sarebbe stata soppressa con l'apertura della nuova linea e che



La piantina del plastico sociale

per numero di binari può garantire un buon movimento di treni. Infatti, i binari di transito sono cinque, mentre quelli di ricovero sono tre ed è presente anche il magazzino merci. Il traffico di questo piccolo paese non avrebbe giustificato una stazione così importante, ma ai tempi della trazione a vapore essa era sede di rimessa locomotive. Infatti, da qui erano effettuate le doppie trazioni o le spinte poiché la pendenza della Pontebbana cominciava ad assumere valori elevati. Con l'elettrificazione della linea tutto ciò non fu più necessario ed anche il fabbricato della rimessa fu demolito.

Il plastico, in scala H0, è a moduli. I pannelli sono in compensato a struttura scatolare; per la loro dimensione non è stata rispettata nessuna norma in quanto ci si è dovuti adattare alla disposizione delle pareti della carrozza. La stazione è stata riprodotta in esatta scala, si è solo dovuto accorciare leggermente l'uscita lato Udine a causa dei soliti problemi di spazio. Ai due lati della stazione sono state costruite le elicoidali che portano il tracciato in quota alla fine delle quali sono stati inseriti i moduli precedentemente realizzati ed un nuovo modulo di completamento. In questo modo l'osservatore ha la stessa prospettiva che avrebbe guardando la linea reale dalla strada statale. Sotto questi moduli, dietro la stazione, è stata realizzata una stazione fantasma per poter variare i treni che circolano sul plastico. Dopo la posa dei binari è stato realizzato l'impianto elettrico ed il plastico è così divenuto operativo. Si è dato poi inizio



Il plastico in costruzione

alla realizzazione del paesaggio, che è ancora in corso, in quanto la costruzione del circuito vapore vivo e il sempre minor tempo a disposizione dei soci, nonché le alte temperature che si raggiungono da giugno a settembre dentro la carrozza, rendono impossibile il lavoro, hanno rallentato notevolmente questi lavori.

Nel 1994 in occasione dell'inaugurazione della locomotiva E 626.384, monumentata a Gemona, fu organizzata la prima borsa scambio della SAT, ripetuta alla fine dell'anno in occasione della mostra di Pordenone e di nuovo l'anno seguente a Gemona. Poi, prima una volta all'anno ed in seguito due volte all'anno, la borsa si è tenuta a Pordenone. Dall'anno scorso invece le borse scambio sono sempre due all'anno, ma una si tiene a Udine ed una a Pordenone.

Nel 1994 è iniziata anche la tradizione dei ritrovi conviviali, infatti all'assemblea sociale di fine anno viene abbinato il pranzo dei soci e dal 1996 anche all'inizio dell'estate i soci si ritrovano per una grigliata in un luogo in cui si può osservare il passaggio dei treni sulla Pontebbana.

Nel 1995 la SAT riceveva dall'Aeroclub di Rivoli di Osoppo, che a sua volta l'aveva ricevuta in occasione del terremoto del 1976 quale alloggio provvisorio per i senza tetto, una vecchia corriera svizzera della FBW. L'intenzione era quella di rimettere in sesto il mezzo, ma la mancanza di documenti con conseguente impossibilità di immatricolarlo e la spesa stimata per le riparazioni ritenuta insostenibile per il gruppo ha fatto abortire il progetto e, dopo alcuni anni la corriera è stata regalata al club svizzero degli appassionati della FBW. Nel 1996 sono da segnalare due avvenimenti: il primo, la nascita de **il tender**, il secondo, il corso per i soci sulla trazione a vapore. Infatti in febbraio usciva il foglio "Notizie SAT", numero 0 dell'esperimento di creare un notiziario per i soci, ai quali veniva anche chiesto di dare un nome al giornalino. Due mesi dopo usciva il n° 1 de **il tender**, nome proposto da un socio con la seguente motivazione: visto che il notiziario è un'appendice del periodico del DLF "Cronaca e Cultura", come il tender lo è della locomotiva, il nome è più che appropriato. Il successo è stato notevole e buona la collaborazione dei soci alla sua redazione, tanto da passare dal-

le 4 pagine iniziali alle 10 attuali.

L'altro evento sono state le lezioni sulla trazione a vapore. Un ex capo deposito istruttore, alla bella età di 82 anni, ha ripetuto per i soci, adattandole per l'occasione, le lezioni che teneva agli aspiranti macchinisti quando era in servizio. Negli anni precedenti erano state tenute lezioni su vari argomenti ferroviari e fermodellistici. Un'altra attività molto praticata nei primi anni era la proiezione delle diapositive e dei filmati realizzati dai soci. Ora questa attività si è ridotta a causa del poco spazio disponibile in carrozza, ma per tutti i soci, e specialmente per quelli più giovani, c'è sempre la disponibilità da parte degli esperti in materia a fornire tutte le spiegazioni richieste su ogni argomento. Arriviamo al 2000 che porta la novità del concorso fotografico per i soci, concorso che è stato riproposto quest'anno, e l'inizio della collaborazione con il gruppo Nostalgiebahnen in Kärnten di Ferlach.

La SAT è anche attiva nel proporre la realizzazione di modelli di mezzi della nostra zona. Ricordiamo brevemente, tra le altre, le richieste, poi soddisfatte, di realizzazione della AD 901 della FUC alla Lima, della 880.051 alla Roco tramite la Gieffeci e del bagagliaio DUI 97138 alla Laser tramite il Centro Modellismo Bonini. Questo bagagliaio, che è stato affidato alla SAT da alcuni anni, era usato come magazzino del materiale del gruppo; poi alla nascita del Gruppo Appassionati Modellismo Statico è stato adibito a loro luogo d'incontro; ora, dopo che il GAMS ha trovato una propria sede, ha ripreso la sua funzione originaria.

In questi anni sono stati visitati vari depositi ed impianti, tra questi quelli di Verona, Bologna, Firenze, Savigliano (Alstom, ex Fiat ferroviaria) e molti altri, tutti i principali musei ferroviari, tra questi Trieste Campo Marzio (almeno una visita all'anno), Pietrarsa, Milano (Scienza e Tecnica), Verona Porta Vescovo, Lucerna, Mulhouse, Lubiana, Strasshof e tanti altri. Ci sono poi gite diventate tradizionali, quali quelle a Calalzo, sulla Trento-Malè, sul Renon, in Austria a Ferlach, sulla Gurktalbahn, sulle funicolari di Reisseck e da non dimenticare il tradizionale appuntamento con l'Hobby Model Expo di Novogro.

E per finire le mostre. Dopo aver al-

lestito mostre in varie località della regione ed anche fatto qualche piccola presenza all'estero, sembrava fosse finalmente giunto, in occasione del 20° anniversario della SAT, il momento di organizzare una mostra in casa, cioè a Udine. Infatti, vista la carenza cittadina di idonei spazi espositivi, la SAT non è mai riuscita a organizzare una mostra nella sua cit-

tà, a parte quella di presentazione del gruppo nel 1983. Finalmente era stato trovato un bel salone che era stato concesso in uso già ad inizio anno, ma successivamente il cambio di amministrazione ed altri problemi interni dell'ente gestore dei locali hanno ancora una volta fatto svanire questa possibilità. Sono state subito cercate soluzioni alternative valide,

ma, come già detto, a Udine è quasi impossibile fare una mostra per una piccola associazione. Ci potrebbe essere qualche prospettiva per l'anno prossimo, ma di questo parleremo quando avremo notizie certe, sperando di non dover ripetere le stesse cose quando faremo il resoconto dei prossimi vent'anni.

Claudio Canton

Il nuovo orario ferroviario

Introduzione

Eccoci di nuovo al tradizionale appuntamento con il cambio di orario per annotare le novità che appaiono sui quadri delle linee ferroviarie della nostra regione, del resto d'Italia e degli Stati contermini.

Occorre subito dire che dall'anno scorso il cambio di orario internazionale si verifica a fine gennaio, tanto che l'orario estivo non può più essere definito tale ma solo un'appendice ai cambiamenti già introdotti a metà dell'inverno.

Succede così che alcuni treni estivi, che cominciano a circolare già a fine maggio, apparivano anche nell'orario invernale, visto che il cambio estivo è avvenuto il 16 giugno, ovvero a stagione turistica (con relativi treni periodici) già avviata e quindi definire novità i treni già circolanti da maggio non sarebbe troppo corretto.

Quindi, lo spostamento a gennaio del cambio orario internazionale ha provocato, a giudizio dello scrivente, solo confusione in quanto non si riesce a capire quali treni siano effettivamente una novità o solo una prosecuzione di un servizio già cominciato a fine primavera seppur sotto il "cappello" dell'orario invernale.

Facendo da subito un bilancio preventivo dei contenuti dei paragrafi suc-

cessivi, si può dire che a fronte di una notevole vitalità in tema di nuove ferrovie (avvio dei lavori della nuova galleria del Frejus, della linea AV Torino-Milano, completamento senza attrezzaggio della nuova galleria appenninica, avanzamento all'85% dei lavori sulla linea AV Roma-Napoli), anche alla luce delle risorse messe a disposizione dalla legge obiettivo (ponte sullo stretto di Messina, nuova linea Ronchi-Trieste, nuova linea Mestre-Padova), non corrisponde un altrettanto vigore sul fronte dei collegamenti, specie quelli internazionali rimasti (per fortuna) inalterati nel loro numero, mentre qualcosa di positivo è sicuramente da registrare a livello locale, tanto che la ferrovia Pontebbana, attualmente utilizzata al 12% della sua potenzialità, vede concretamente aumentare i convogli in transito sui suoi binari.

Purtroppo non hanno trovato conferma le voci sussurrate circa un possibile ripristino di un qualche cosa che potesse assomigliare al mitico Exp Gondoliere, quanto meno fino a Villach: purtroppo la tratta oltre la megastazione di Boscoverde non registra novità di sorta ed il paradosso è che tra Udine e Tarvisio vengono istituite nuove coppie di treni regionali, così come tra Villach e Thörl-Maglern, mentre tra Thörl-Maglern (ultima stazione in Carinzia) e Boscoverde (ultima stazione in Friuli) non ci sono attualmente collegamenti locali (in compenso, i sentieri alternativi tra i boschi sono degni delle favole e la scarpinata non è poi così lunga).

Notevole è anche l'impegno di Trenitalia in termini di immissione, però solo a livello nazionale, di nuovo materiale rotabile o ristrutturato, in particolare locomotive E 464, diffusissime ormai nel vicino Veneto assieme ai TAF che sconfinano anche da noi,

o le carrozze X ristrutturate, che già da tempo circolano sul Leonardo Express tra Roma Termini e l'aeroporto di Fiumicino.

Friuli-Venezia Giulia

L'ambito locale è quello che riserva qualche gradita sorpresa con l'orario estivo: in particolare, la Pontebbana registra l'incremento dei treni regionali feriali da Tarvisio a Udine da uno a cinque convogli, in partenza dalla Valcanale alle 6,10, alle 6,47, alle 10,45, alle 15,10 ed alle 19,10, dei quali il primo prosegue su Trieste via Cervignano, il secondo ed il quarto su Cervignano; analogamente in senso inverso, verso nord, dove un convoglio arriverà da Sacile ed uno da Trieste. A questo incremento, fa da riscontro la soppressione di una corsa da Carnia a Udine.



TAF ora regolari anche a Udine (foto Trenitalia)

Due nuovi treni feriali sono inseriti anche sulla linea Udine-Cervignano, uno dei quali avente origine a Carnia, mentre in senso opposto è inserita una sola nuova corsa feriale.

Tenuto conto degli IR passanti (Trieste-Udine-Venezia) ed ora con i regionali a sua volta passanti (Sacile-Tarvisio, Tarvisio/Carnia-Cervignano), Udine ha quasi completamente perso la qualità di stazione capolinea



Le tipo X ristrutturate sono in servizio sul Leonardo Express (foto Trenitalia)

dei servizi vicinali.

Sulla linea Venezia-Udine, i TAF (cofinanziati nell'acquisto dalla regione Veneto) escono dal regime di rarità per entrare più stabilmente su alcuni collegamenti regionali anche oltre Conegliano.

Da Trieste a Udine vengono inseriti due nuovi treni al mattino via Cervignano.

Sulla lunga percorrenza, sono confermati l'EC Goldoni, Venezia-Vienna diurno (con materiale rotabile Trenitalia e servizio ristorante), l'EN San Marco sullo stesso percorso ma via Ronchi-Cervignano con carrozze letto e cuccette e materiale ÖBB, l'EN Remus Roma-Vienna con fermata solo a Tarvisio, l'Exp Firenze-Vienna, trisettimanale con auto al seguito al sabato come novità, l'Adria Express, per Ancona, al sabato con auto al seguito per Mestre e Rimini, l'ICN Marco Polo, Udine-Napoli, con soli vagoni letto (due o tre, a seconda del periodo), con sezione anche da Trieste, materiale Gran Comfort e Z1, l'ICN Triveneto, Trieste-Lecce, con vagoni letto e cuccette, istradato via Ravenna dove fa anche fermata, l'Exp Drava, Venezia-Budapest via Hodos (con carrozze per Belgado e Zagabria) e servizio ristorante solo sulla tratta Villa Opicina-Budapest e viceversa, il Venezia Express, Venezia-Budapest notturno via Zagabria (con carrozze per Belgrado e Bucarest), l'IC Canova Udine-Roma con composizione bloccata di E 402 e Z1 pilota (tuttavia, la pilota non è utilizzata e spesso la titolare del treno è una E 656), con servizio ristorante, l'IC Miramare Udine/Trieste-Napoli (servizio ristorante su Udine), gli IC Fogazzaro e Giorgione Udine-Milano del mattino e della sera, i due Eurostar da Trieste per Roma e Milano e l'IC Kras Trieste-Lubiana svolto con autobus dal capoluogo giuliano a Villa Opicina.

Resto d'Italia

Ampliando lo sguardo oltre il confine regionali, il fatto più importante da annotare è rappresentato dalla soppressione dell'EN Palatino Roma-Parigi (progenitore del famoso Rome Express sul quale sono stati ambientati diversi film), che ultimamente era composto esclusivamente da vagoni

letto Comfort (quelli di ultima generazione, per capirsi) e da vagoni cuccette ristrutturati, tutti Trenitalia, nonché di servizio ristorante, mentre l'EN Galilei Firenze-Parigi origina ora da Roma e transita per Domodossola anziché via Modane. Riguardo all'EN Rialto, Venezia-Parigi, esso non è più indicato né sugli orari cartacei, né sui quadri orari delle stazioni di Vicenza o Verona, mentre il treno continua a circolare secondo gli orari riportati alla stazione di Venezia, dove al suo arrivo, sulla banchina viene addirittura allestito un banchetto di assistenza (con hostess) per i viaggiatori, sotto la denominazione Artesia, ovvero la società mista Trenitalia-SNCF per il traffico ferroviario tra Italia e Francia.

Questi cambiamenti sono sicuramente da attribuire agli importanti lavori di abbassamento del ferro della galleria del Frejus, che ha tra l'altro imposto l'attestazione a Bardonecchia di tutti i treni regionali Torino-Modane.

L'Exp Monaco-Pescara, notturno, con servizio auto Monaco Ost-Rimini, anziché giornaliero diventa trisettimanale, sempre con vagoni letto e cuccette.



Sempre più ETR 500 sui binari di RFI (foto Trenitalia)

Verona risulta collegata al sabato ed al lunedì con diverse località di Germania e Belgio mediante treni di agenzia (non indicati in orario, ma solo con appositi avvisi in bacheca nella stazione di Porta Nuova) composti da vagoni letto, cuccette e carri auto al seguito, gestiti direttamente dalla società DB Autoreisezug, il cui logo appare anche sulle tabelle poste all'inizio delle rampe per il carico delle auto sui vagoni nel piazzale ovest della stazione veronese. Viene istituito un nuovo ICN Milano-Reggio Calabria, con vagoni letto e cuccette e sezione via Catanzaro-Roccella Jonica, dal nome Piepoli. Nuovo IC tra Crotone e Paola, nome Capocolonna e caratteristica di essere l'unico IC a circolare entro i con-

fini di una sola regione.

Nuovo IC Roma-Napoli, nome Circeo; l'IC Dorico circola oggi tra Milano ed Ancona, mentre prima questo nome era assegnato ad un pari convoglio tra Roma ed il capoluogo marchigiano; soppressi invece tutti gli IC tra Roma e Pescara e sostituiti con treni diretti, che anziché a Termini si attestano alla stazione di Tiburtina causa i lavori per l'AV.

Nuovo IC Milano-Civitavecchia via Fornovo, che tende a sostituire gli Exp periodici che una volta collegavano il capoluogo lombardo con Livorno.

L'IC Donatello, che nel vecchio orario collegava Torino con Firenze, è ora dirottato su Livorno.

Vengono istituiti nuovi treni regionali tra Verona e Rovigo, senza più cambiare ad Isola della Scala (grazie al parziale raddoppio della linea verso Bologna), mentre è confermato il treno estivo diretto Vicenza-Chioggia, via Padova.

Nuovi collegamenti estivi e festivi tra la Garfagnana e la Versilia, precisamente tre Trenoestate, questo il loro nome, tra Minucciano e Viareggio, via Lucca.

Per la Valle D'Aosta, la riattivazione completa della linea, ricostruita dopo l'alluvione, è prevista per il mese di settembre, quindi in corso d'orario; per ora, i treni continuano a fermarsi a Borgofranco, subito dopo Ivrea.

Durante i mesi estivi vengono chiuse per importanti lavori di sostituzione dell'armamento le linee Novara-Varallo Sesia e Asti-Acqui Terme.

Per quanto riguarda i collegamenti con gli aeroporti, da una situazione di alcuni anni fa che vedeva l'Italia all'ultimo posto nella graduatoria europea, c'è stato un notevole miglioramento con le linee ferroviarie che arrivano direttamente agli aeroporti di Pisa, Fiumicino, Malpensa e Punta Raisi: ai relativi convogli sono stati assegnati nomi in sintonia con l'ambiente circostante, quali Leonardo Express per i collegamenti su Roma Termini, Malpensa Express per i collegamenti con Milano Cadorna FNM, Trinacria Express per i collegamenti con Palermo Centrale. Per quest'ultimo, in verità, gli autori hanno avuto poco fantasia perché esiste già un treno dal nome Trinacria, ovvero il tutto letti e cuccette che collega Milano con il capoluogo siciliano. Da registrare an-

che che tre convogli del Trinacria Express, con l'orario estivo, proseguono oltre Palermo C.le fino a Cefalù, la nota località balneare Siciliana.

Carinzia e Austria in generale

Come Exp 1912 viene ripristinato quello che una volta era l'Exp Pusterl tra Klagenfurt e Innsbruck, via San Candido-Brennero (questo treno però non figura sui quadri italiani), dove San Candido è collegato con Villach anche con un altro Regionalzug, mentre a poca distanza, Sillian, al sabato è raggiunto dall'IC Egger Lienz che prosegue quindi oltre la stazione terminale di Lienz.

Quindi, la Val Pusteria sudtirolese è collegata in maniera discreta con Villach, mentre da qui a Tarvisio Boscoverde non ci sono treni regionali: in compenso vengono istituiti nuovi collegamenti fino ad Arnoldstein, due dei quali proseguono fino a Thörl-Maglern, ultima stazione carinziana pochi centinaia di metri dal confine italiano.



Il nuovo logo delle ÖBB

E' confermato l'IC 291 diurno Monaco-Klagenfurt, con carrozze che da Villach proseguono verso Belgrado, raccogliendo a Lubiana anche le carrozze che arrivano da Venezia con l'IC Drava e dirette in Serbia (Venezia-Belgrado, ma anche Venezia-Zagabria).

L'EC delle ore 10 in partenza da Villach per Monaco riceve anche alcune carrozze dirette provenienti da Zagabria, retaggio del rimpianto EC Mimara, Zagabria-Berlino, soppresso due anni fa.



I nuovi Eurocity "ristrutturati" delle Ferrovie Austriache (foto ÖBB)

Da Vienna è confermato l'IC 344 per Budapest e Belgrado, che curiosamente anziché dalla Südbahnhof, parte dalla Westbahnhof.

Sono pure confermati i due IC espletati con gli ICE della DB, rispettivamente per Innsbruck (Wiener Philharmoniker) e per Amburgo (Prinz Eugen).

Inalterato rimane il treno notturno di lusso City Night Line Vienna-Dortmund, Donau Kurier.

L'EC 172 Vindobona, Vienna Berlino, via Brno, Praga, con servizio ristorante, viene prolungato fino ad Amburgo, dove il treno arriva dopo 13 ore di viaggio lungo le linee di parte del vecchio impero asburgico. L'interruzione di alcune ferrovie nella zona di Dresda causa l'alluvione provocata dal fiume Elba, ha imposto una deviazione di percorso anche a questo treno.

L'Exp notturno Vienna-Firenze, nel periodo 21 giugno-6 settembre, porta al venerdì anche i carri per le auto al seguito.

Non c'è invece più traccia del Dacia Express, Vienna-Bucarest, notturno. Infine, un cenno al "4S-Kundenprogramm: sicher, sauber, schnell und mit neuem Service", ovvero il programma clienti delle 4S, sicuro, pulito, veloce e con nuovi servizi. Le ÖBB hanno infatti investito 218 milioni di euro per la riqualificazione di 700 carrozze per Eurocity per aumentare il comfort ed il servizio di viaggio: le prime unità uscite dall'officina sono in servizio sull'EC 662 Gustav Klimt, Vienna-Feldkirch, con carrozze dalla nuova livrea esterna rossa-bianca-grigio chiara, priva del caratteristico simbolo delle Ferrovie Austriache (che scompare anche dalle locomotive) mentre al suo posto viene riportata la scritta ÖBB con un nuovo stile. Le carrozze sono dotate di prese per computer, arricchite di arredamento in legno e viene introdotta anche una inedita business class. I colori sono in tinte tali da rendere piacevole il viaggio ed aumentare la luminosità degli spazi interni.

Slovenia, Croazia

Viene istituito un orario cadenzato per i Pendolini (ICS, Intercity Slove-



La linea dei Tauri vede passare diversi convogli diretti in Germania (foto ÖBB)

nija) che collegano Lubiana con Maribor, ogni due ore per sei collegamenti al giorno, servizio ristorante e tempo di viaggio di 1 ora e 45 minuti. E' confermato l'IC Maribor-Capodistria, in andata di primo mattino (partenza intorno alle ore 3) e ritorno in tarda serata, con servizio ristorante; va detto che la città istriana vede giornalmente un traffico di 9 treni, alcuni dei quali periodici.

Viene istituito un nuovo treno notturno Exp 410, tra Lubiana e Bitola, con WL Lubiana-Skopje, che compie l'intero percorso in 21 ore di viaggio. Nemmeno ai tempi dell'ex Jugosla-



Il Pendolino sloveno collega velocemente Lubiana con Maribor (foto SŽ)

via è mai esistito un collegamento del genere, visto che Bitola è una città della Macedonia al confine con la Grecia (la prima città ellenica oltre il confine è Flòrina) e l'Albania, a 3 ore di treno a sud di Skopje, quindi su un percorso lontano rispetto alla rotta internazionale tradizionale che è quella del punto di confine ferroviario di Gevgelja. L'espresso per Lubiana è l'unico treno in orario nella stazione di Bitola (come a Pinzano, per fare un paragone, ma solo in giorni feriali, visto che nei festivi i treni sono 8), che pur vedendo proseguire i binari verso la Grecia (verso Flòrina) non ha nessun collegamento.

Scompare dall'orario l'IC Lubiana-Budapest, nome Cittadela, via Hodos che era stato istituito proprio all'apertura di questo nuovo valico ferroviario tra Slovenia ed Ungheria (lungo il Corridoio n. 5): come tale, restano in circolazione su questa tratta solo gli IC Drava (Venezia-Budapest, con vagone ristorante solo da Villa Opicina) e l'IC Lubiana-Hodos.

Sono confermati gli espressi da Belgrado (via Zagabria, Lubiana) per Monaco (diurno) e Feldkirch (notturno) e tra l'altro non prosegue più su Zurigo).

Una parentesi sul traffico della stazione di Belgrado, pari a 10 treni al giorno: la capitale jugoslava vede in orario solo treni verso nord (linea verso Zagabria), verso sud (verso Salonico, via Gevgelia e verso Bitola) ed un treno verso Budapest-Vienna. Manca invece ogni tipo di collegamento con Sofia e Bucarest, nonostante che Bulgaria e Romania siano Stati confinanti.

Sono confermati i due IC verso Vienna, Emona da Lubiana con carrozze da Zagabria e Croatia da Zagabria con carrozze da Lubiana: entrambi garantiscono il servizio ristorante. In-

variato di orario anche l'Exp notturno Lisinki, Zagabria-Monaco (via Vilach Westbahnhof), con vagone letto e snack point.

Circola al sabato nel periodo 23 giugno-25 agosto il treno notturno D 1458 Vienna-Capodistria con carrozze per Fiume: entrambe le sezioni hanno i carri per le auto al seguito e vagone letto e cuccette.

Sempre in orario anche l'IC 200 Fiume-Budapest, mentre il capoluogo quarenarino dal 21 giugno al 7 settembre è collegato anche con Osijek (via Zagabria) con un treno notturno che impiega 10 ore per compiere l'intero tragitto. Quattro sono invece i treni che collegano Zagabria con Spalato



L'IC Drava porta moderne carrozze MAV di costruzione spagnola (foto MAV)

via Knin: un IC diurno con servizio ristorante e 7 ore di percorrenza e tre Exp notturni (due limitati al periodo 21 giugno-7 settembre) per 10 ore di viaggio.

Conclusioni

In conclusione, la solita curiosità del caso è data dal fatto che mentre noi siamo a disquisire sulle novità dell'orario estivo, gli svizzeri hanno già deciso cosa accadrà dal 15 dicembre 2002 (nuovo orario invernale), ovvero sempre nuovi treni, quali: nuovi ICE DB ogni due ore tra Zurigo e Berlino; l'Exp notturno Nuit, Ginevra-Perpignano, proseguirà fino al confine spagnolo di Cerbere/Port Bou; tutti gli EC Svizzera-Austria avranno in composizione le Panoramawagen delle SBB; nuovo Exp notturno con vagoni letto e cuccette da Zurigo a Praga, via Linz; nuovo collegamento City Night Line tra Zurigo ed Amsterdam; l'Exp notturno Zurigo-Lecce avrà in composizione solo vagoni letto e cuccette invece della 2ª classe.

Alessandro Fanutti

Auto inglesi in treno

Il difficile connubio tra automobile e treno trova un motivo di smentita nella logistica di vendita delle auto di produzione inglese. Infatti, tanto la Jaguar che la nuova Mini vengono trasportate fuori dall'Inghilterra verso le piattaforme logistiche dell'Europa continentale esclusivamente a mezzo ferrovia.

Per quanto riguarda la Jaguar, le vetture prodotte nello stabilimento di Halewood, vicino a Liverpool, vengono caricate su treni che, al ritmo di 500 pezzi al giorno della versione X-



Un treno EWS nella country inglese (foto EWS)

Type, le trasportano verso la piattaforma logistica di Gent in Belgio, via Eurotunnel, per la successiva distribuzione in tutta Europa, con piena soddisfazione del produttore.

I carri utilizzati sono quelli a due piani della STVA di Parigi, che possiede 7.000 carri ferroviari e 1.000 bisarche stradali; la trazione, su suolo inglese, viene invece assicurata dalla EWS, English, Wels & Scottish Railway, ovvero la principale compagnia ferroviaria merci britannica, con una rete che si estende da Inverness (in Scozia) fino a St. Blazey (Inghilterra sud-occidentale), un parco di 650 locomotive, delle quali 30 abilitate al traffico nell'Eurotunnel e 18.500 carri.

Quanto alla Mini, prodotta negli stabilimenti BMW di Oxford, la sua logistica di inoltro verso l'Europa prevede un tragitto in treno dalla nota città universitaria fino a Purfleet (vicino Londra), dove



Un tipico carro per il trasporto auto (foto STVA)

le 650 Mini caricate sui cinque vagoni a due piani (un convoglio al giorno) vengono trasbordate sul traghetto della Cobelfret Ferries il quale, dopo nove ore di viaggio, raggiunge il porto belga di Zeebrugge, punto nel quale le mitiche vetturine vengono caricate su camion stradali per la consegna ai vari concessionari BMW.

Con questo sistema, sul suolo britannico vengono risparmiati 650.000 chilometri che dovrebbero essere percorsi da autocarri sulle già trafficate autostrade dell'hinterland londinese.

Alessandro Fanutti

Festa per i 50 anni del Blauer Blitz

Nei giorni 8 – 9 giugno si è tenuta a Vienna una manifestazione per commemorare i 50 anni del famoso treno Blauer Blitz, convoglio automotore che negli anni '70 svolgeva servizio anche sulla Pontebbana come Espresso "Venezia". La manifestazione si è svolta nel deposito locomotive di Wien Ost, posto sul lato della stazione di Wien Südbahnhof che volge verso l'Est (Ungheria).

Erano presenti diverse automotrici di diverse provenienze: Austria (statali e di associazioni private), Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia. In totale si potevano osservare ben 14 automotrici ciascuna con particolari curiosi.

Per raggiungere il deposito si poteva usufruire di tre servizi: i propri piedi, percorrendo tutto il marciapiede della stazione, una Schienenbus che partiva dal 1° binario della stazione ogni 30 minuti e un autobus storico della ÖBB Nostalgie che partiva dal piazzale degli autobus della Südbahnhof anch'esso ogni mezz'ora.

In occasione della manifestazione era anche aperto l'edificio principale del deposito dove erano presenti due plastici: uno in scala LGB e uno in H0 che viene usato dai ferrovieri per l'istruzione di guida sui locomotori diesel 2050 (il plastico è dotato di segnalamento ferroviario correttamente posizionato).

La manifestazione era condita da transiti di materiale ordinario ÖBB; principalmente Taurus di entrambe le serie (1016 e 1116) e poi 1014 e 1114, diesel da manovra 2070 e, inaspettatamente, un'automotrice 5147 della ROEE - GySEV ed un convoglio della WLB (Wiener LokalBahn) composto da due V100 ex DR e una quindicina di tramogge anch'esse immatricolate WLB.

Unico dispiacere la mancata presenza dell'automotrice AD 803 della FUC che, a causa dei costi di organizzazione del viaggio (c'è da dire però che le ÖBB concedevano il transito da Tarvisio Boscoverde a Wien Südbahnhof gratuitamente), non è potuta intervenire a questo importante incontro.

Lorenzo Pantani

Optima Express

L'8 agosto è partito dalla Ostbahnhof di Villaco un treno con auto al seguito diretto ad Edirne in Turchia, via Sofia-Kapikule, denominato Optima Express.

Composto esclusivamente da carrozze cuccette delle Ferrovie Bulgare e Macedoni e da carri auto, questo convoglio, che l'8 agosto è stato trainato fino a Jesenice da una locomotiva del gruppo 1044 ÖBB ancora in livrea arancione, fa parte di uno stock di 42 treni di agenzia che la Optima Tours di Monaco di Baviera ha "acquistato" per i propri clienti nel periodo aprile-ottobre 2002, per consentire loro di raggiungere le località di vacanza non solo in Turchia (Edirne è la prima città subito dopo il confine), ma anche in Grecia visto che l'Optima Express alterna il capolinea di Edirne con quello di Salonicco.

L'intero viaggio viene compiuto in 28 ore, anche se verso nord il treno accumula fino a 260 minuti di ritardo.

I carri per le auto al seguito, al fine di evitare furti sulle vetture lungo il percorso, che verso Edirne ricalca quello dell'Orient Express e verso Salonicco quello dell'Exp Akropolis, non sono i soliti tipo DD, tipici di questi treni, bensì dei carri chiusi a due piani di quelli utilizzati per il trasporto di vetture nuove di lusso (generalmente Jaguar e Rover) attraverso il tunnel della Manica, di proprietà della società Car Logistic.

Gli Optima Express partono dalla Ostbahnhof situata sulla Udinestraße, ovvero l'apposita stazione di Villaco dove si attestano tutti i convogli con auto al seguito aventi come destinazione la Carinzia, tanto che si può agevolmente supporre che un turista tedesco partito con vettura al seguito da Colonia o Berlino con i DB Autoreisezüge verso Villaco, trovi qui naturale coincidenza e prosecuzione verso Edirne o Salonicco con gli Optima Express. Alessandro Fanutti

Da

La Settimana Enigmistica

La rete ferroviaria degli Stati Uniti ha subito, dall'inizio del secolo ad oggi, una progressiva riduzione: i 425.000 chilometri di cui disponeva nel 1916 si erano ridotti a soli 220.000 nel '93.

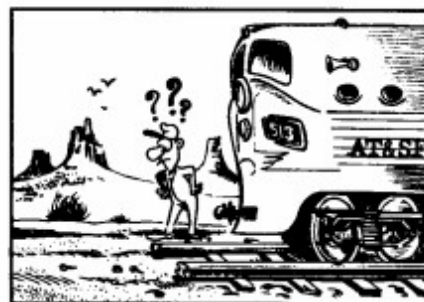
Notizie dalla stampa estera

A cura di Denis Carlutti
da Schienenverkehr Aktuell 3/02

La 1044 501 delle ÖBB è stata accantonata per demolizione. Questo accantonamento non è quello di una macchina qualsiasi: infatti, questa locomotiva è la 1044 01, ovvero il prototipo di questa serie di validi e diffusi locomotori del parco austriaco. Consegnata il 21 agosto 1974 dalla SGP di Graz, fu la prima locomotiva a tiristori costruita in Austria (dopo l'esperimento delle 10 loco svedesi 1043 – vedi **il tender** n. 24). Il suo primo viaggio lo compì lo stesso giorno da Graz a Bruk an der Mur e ritorno. Entrò poi in servizio effettivo il 23 settembre '74 a Wien Süd effettuando treni veloci per Villach; dal 1° agosto '75 passò a Wien West con i servizi per Salisburgo. Il 24 settembre '76 ebbe un incidente ad un P.L. con un trattore; fu riparata e rientrò in servizio il 13 giugno '77. Il 1° ottobre '86, dopo essere stata trasformata per poter raggiungere i 220 km/h (prima locomotiva austriaca veloce) fu rinumerata 1044 501. Il 22 agosto '87 fu una delle vedette della sfilata per i 150 anni delle ferrovie austriache. Con l'arrivo delle 1016 Taurus che sono in grado di raggiungere i 230 km/h, questa locomotiva, essendo un prototipo molto dissimile dalle altre 1044 (a parte la cassa), è stata radiata. L'ultimo treno è stato un merci nella notte tra il 21 e il 22 dicembre 2001 da Villach Süd (Fürnitz) a Salisburgo, con un trasferimento insolito da Salisburgo a Linz il 22 dicembre. Con l'arrivo in quest'ultima località si è così concluso un altro capitolo di storia.

Una curiosità: lo scorso dicembre è stato un mese nero per i prototipi e per le piccole serie delle ÖBB, prima le 1043, poi la 1004 501!

Denis Carlutti



Notizie Flash

Sono state inaugurate il 4 luglio due nuove stazioni del passante ferroviario di Milano: si tratta di quelle di Dateo e Villapizzone, mentre il completamento della tratta urbana è previsto per il 2004 quando verrà aperta al traffico anche la stazione di Porta Venezia.

Per il 2006 verrà invece completato il tratto extraurbano verso le linee per Lodi e Pavia.

Attualmente, il passante garantisce un servizio che vede in programma 340 treni giornalieri, dalle 6,30 alle 20,30, con la frequenza di un convoglio ogni tre minuti.

Alessandro Fanutti

E' stato presentato l'8 luglio a Pisa il nuovo treno diagnostico della Rete Ferroviaria Italiana, denominato Archimede. Prodotto dalla Mer-Mec di Monopoli, il treno Archimede è composto da un locomotore E 402 B, una carrozza semipilota tipo Z1 e quattro carrozze, tutti con nuova livrea blu e bianca ed abilitati alla velocità massima di 200 km/h durante i quali potranno essere misurati 119 parametri diversi che, attraverso la loro combinazione, consentiranno di avere in tempo reale un'informazione pressochè completa sulle condizioni dell'infrastruttura ferroviaria e quindi sulla sua necessità di manutenzione.

L'alta tecnologia che è a bordo di Archimede permette di misurare tutte le componenti del binario (rotaie, traversine, massicciata), la funzionalità della catenaria e degli apparati tecnologici di sicurezza che controllano la circolazione e che sono posizionati lungo la linea.

Con Archimede, RFI potrà raddoppiare l'intensità dell'attività di controllo della rete ferroviaria, mettendo in preventivo 80.000 chilometri all'anno che il nuovo treno diagnostico dovrà percorrere, con una media di 450 chilometri al giorno: a bordo del convoglio di controllo dello stato dei binari lavorano 12 persone e l'investimento è stato di 10,7 milioni di euro in apparecchiature tecnologiche e 8,8 milioni di euro per il materiale rotabile.

Un nuovo treno di questo tipo è già nei prossimi programmi di RFI per il controllo delle linee ad alta velocità.

Alessandro Fanutti

Nei mesi di luglio e agosto a Gemona è stato costruito un ampio parcheggio a fianco della stazione. Questo ha comportato la scomparsa degli ultimi resti della stazione originaria, il piano caricatore e tracce del piazzale dello scalo.

Denis Carlutti

La locomotiva a vapore 33.037 (ex BR 52) delle SZ è caduta nella tina della piattaforma girevole del deposito di Lubiana. Per fortuna i danni, che in un primo momento sembravano seri, sono stati limitati solo al primo asse, tanto che la macchina è già stata riparata.

Fabio Galimberti

La sera del 5 agosto l'Intercity Udine-Roma ha "perso" 3 carrozze nei pressi di Vaiano in seguito alla probabile rottura di un gancio. Non ci sono state conseguenze perché la frenatura d'emergenza ha fatto fermare immediatamente i due tronconi del convoglio, ma la notizia, a seguito della denuncia dei sindacati, ha avuto un certo rilievo sulla stampa locale.

Il 26 settembre un 245 di rimando in composizione ad un treno merci si è incendiato nei pressi della stazione di Basiliano. L'operazione di spegnimento delle fiamme ha comportato l'interruzione del traffico per circa un'ora. Si sta indagando per stabilire le cause dell'incendio della locomotiva considerato che il motore era spento.

Claudio Canton

Durante la settimana che ha seguito quella di ferragosto sono state effettuate delle riprese cinematografiche presso il museo ferroviario di Trieste. Il film è dedicato alla tragedia della miniera di Marcinelle, e nella stazione di Campo Marzio sono state girate le scene della partenza degli emigranti. Per l'occasione è stata eccezionalmente riaccesa la locomotiva 740.108.

C. Canton/F. Galimberti

L'ultimo progetto per l'innalzamento del ponte ferroviario di Latisana, per permettere una maggior luce di deflusso al Tagliamento, prevede di alzare la sede ferroviaria di 110 cm e di posizionare il ponte su dei martinetti che ne permetterebbero un suo sollevamento per altrettanti 110 cm in caso di piena. Il comune di Latisana vorrebbe inoltre che le rampe di accesso fossero sostituite da un viadotto su piloni per liberare gli spazi

sotto di esse. Le FS hanno ribadito che questa soluzione non è praticabile perché ciò comporterebbe l'interruzione della linea: infatti i lavori interesseranno un binario alla volta.

Claudio Canton

A quanto pare prendere il treno nella Bassa (linea Venezia-Trieste) sta diventando un problema. Una mattina di fine luglio i pendolari hanno visto transitare e non fermarsi nelle stazioni il treno Portogruaro-Trieste che li avrebbe dovuti portare al lavoro; tutto ciò perché a causa dei finestrini lasciati aperti un temporale aveva allagato le carrozze, che quindi non erano utilizzabili. Nei primi giorni di agosto il convoglio non è neppure passato perché era rimasto bloccato la sera prima a Udine dall'ennesimo temporale di questa pazzia estate. In entrambi i casi i pendolari hanno dovuto perciò attendere il transito del Napoli-Trieste, che tra l'altro viaggia perennemente in ritardo, pagando pure il supplemento, perché non era stato predisposto nessun servizio sostitutivo. Così la stampa locale continua ad ospitare lettere di protesta dei viaggiatori, che si lamentano del servizio scadente dovuto anche ai "carrichi bestiame" (sic) utilizzati. Non è che chi viaggia con il servizio su gomma stia molto meglio; infatti con la chiusura delle scuole le corse degli autobus sono state drasticamente ridotte mettendo in crisi chi deve spostarsi con i mezzi pubblici.

Claudio Canton

E' stato deciso di liquidare la Società Ferroviaria Friulana, proprietaria della ex ferrovia Cervignano-Belvedere (Grado). Questa compagnia ferroviaria, costruttrice anche della Cervignano-Monfalcone, esiste ancora, pur essendo poco nota, e di essa sono soci molti comuni della Bassa; quindi questi comuni non avranno più problemi per la realizzazione della progettata pista ciclabile sul sedime della ferrovia, essendo loro stessi proprietari dei terreni su cui sorge la linea.

Claudio Canton

Anche la SAF, Società Autoservizi Friuli-Venezia Giulia, è interessata a rilevare il servizio ferroviario regionale. Questo ha generato timori negli appassionati locali visto che questa società gestisce il trasporto su ... gomma.

Claudio Canton

E' stato firmato il protocollo d'intesa che dà l'avvio alle grandi opere stradali e ferroviarie nella nostra Regione. E' prevista una spesa di 4,43 miliardi di euro. Le opere ferroviarie prevedono la costruzione della linea ad alta velocità Latisana-Ronchi-Trieste (Corridoio 5), il raddoppio della Udine-Cervignano, la sistemazione del nodo e della circonvallazione di Udine, il collegamento dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari con le linee Udine-Trieste e Trieste-Venezia e la costruzione del raccordo tra la stazione di Gorizia e l'Autoporto di Sant'Andrea situato al confine con la Slovenia. Non sono state però definite né una data di inizio né una data di fine lavori.

E a proposito di Corridoio 5, alcuni sindaci dei comuni che saranno attraversati dalla nuova linea si oppongono alla sua realizzazione. Infatti sostengono che a causa del suo impatto ambientale (?) sarà penalizzata una zona già occupata dalla vecchia linea e dall'autostrada, però sono d'accordo con la realizzazione di una strada a scorrimento veloce a fianco dell'autostrada!

Claudio Canton

Il piano provinciale dei trasporti prevede la costruzione di una strada sul tracciato dell'ex linea Palmanova-San Giorgio di Nogaro.

Inoltre è stato proposto di costruire la circonvallazione di Tricesimo sul sedime della vecchia ferrovia Pontebbana.

Claudio Canton

Sulla pensilina del piazzale esterno della stazione di Udine è stata posizionata un'insegna con la scritta UDINE RFI, con al centro il marchio FS.

Claudio Canton

Fra gli immobili messi in vendita nell'ambito della cartolarizzazione della regione Friuli-Venezia Giulia sono compresi terreni dell'ex sede ferroviaria della linea Udine-Maiano (mai completata) e della Tranvia della Val Degano (Villa Santina-Comeglians).

Claudio Canton

Le barbabietole viaggiano in treno; infatti, la produzione di quest'anno della Bassa Friulana e del Portogruarose è stata inviata allo zuccherificio di Forlìmpoli tramite ferrovia. Le barbabietole, stivate in contenitori, sono state caricate sui carri ferroviari ne-

gli scali intermodali di Cervignano e Portogruaro. Da Cervignano sono state spedite circa 20.000 tonnellate di barbabietole, contribuendo a togliere dalla strada centinaia di camion, alleggerendo così un po' anche il traffico dell'intasatissima tangenziale di Mestre. L'anno prossimo si prevede un ulteriore incremento del traffico.

Claudio Canton

Nella settimana tra il 9 e il 15 settembre sono stati soppressi ben 11 treni al giorno sulla tratta Udine-Trieste a causa della carenza di macchinisti. Ciò ha generato notevoli disagi ai pendolari, in special modo a quelli goriziani. Il problema è stato risolto autorizzando un ulteriore ricorso agli straordinari e garantendo nuove assunzioni entro breve tempo.

Claudio Canton

La regione Lombardia ha dato il via libera al progetto definitivo di prolungamento della metropolitana di Milano, linea 1, dall'attuale capolinea di Molino Dorino fino a Rho-Però, dove sorgerà il nuovo polo fieristico della città ed un ampio parcheggio di interscambio. Lungo due chilometri, con la stazione intermedia di Però e quella capolinea di Rho-Fiera, il nuovo tratto della metro milanese verrà a costare 149 milioni di euro, già stanziati.

Alessandro Fanutti

La recente alluvione causata dai fiumi Moldava ed Elba in Repubblica Ceca e Germania orientale, ha provocato molte interruzioni e danni alle relative reti ferroviarie. In particolare, sono state interrotte (con tempi lunghi di riattivazione) le linee Dresda-Praga (gli EC da Vienna per Berlino-Amburgo terminano la corsa nella capitale ceca), Dresda-Chernitz, Lipsia-Dresda, Praga-Ceske Budojovice.

Inoltre, l'acqua entrata nel centro operativo delle Ferrovie Cechi a Praga ha fatto saltare il sistema informatico che gestisce l'emissione di biglietti e prenotazioni delle CD, tanto che i titoli di viaggio vengono venduti dai capitreno direttamente a bordo dei convogli. Alessandro Fan

Sono terminati i lavori di ripristino della Carnia-Tolmezzo. La gestione in regime di raccordo industriale è stata affidata alla NewCo di Tricesimo.

Claudio Canton

Trainwatching

Nel mese di luglio sono stati eseguiti dall'impresa Pasolini lavori di manutenzione ai binari del tratto Udine-P. M. Vat della Pontebbana. Il treno cantiere comprendeva 2 D 341 della Vecchia Cooperativa Braccianti di Fano, ben graffiti. Uno era il 2025 (ora T 3795) nella livrea originale, l'altro era il 2004 (T 3794) in livrea gialla con tetto castano e fascia azzurra al posto della modanatura e nella parte bassa della cassa. Il resto del convoglio comprendeva varie macchine operatrici, nonché vari carri tramoggia per il trasporto del pietrisco.

C. Canton/D. Carlutti

Il 21 luglio è partito da Udine alla volta di Venezia un convoglio speciale formato da una E 402B che trainava una E 656 di rimando, una carrozza UIC X Misure Elettriche e due bagagliai UIC X in livrea MDVE.

Denis Carlutti

La E 636.346 con la livrea XMPR è stata assegnata al dep. loc. di Udine. Nei primi giorni di agosto erano presenti a Udine anche le E 636 039 e 310, anch'esse nei nuovi colori.

Carlo Pravisano

Alla fine di agosto il rinnovo del 6° binario della stazione di Udine ha comportato il ricovero del treno cantiere, composto da 5 tramogge e un carro scudo, nello scalo Gervasutta, che era oramai inutilizzato e abbandonato da almeno un anno.

Successivamente, in settembre, sono stati rifatti anche i binari 2 e 5.

Denis Carlutti

Ultimamente stanno transitando per Udine treni composti da 15/18 carri trasporto auto della GYSEV: sono coperti con pareti bianche e tetti multicolori (vedi anche articolo seguente).

Denis Carlutti

Il 7 luglio è stata una giornata, trascorsa a Villach, particolarmente interessante e fruttuosa in senso fotografico. Lo scopo principale della gita era l'assistere al passaggio, sia all'andata che al ritorno, di un treno speciale a trazione elettrica. Il convoglio, che viaggiava in perfetto orario sia all'andata che al ritorno, era composto da 5 vetture a carrelli: 4 erano schlieren,

delle quali 3 verdi e una in livrea speciale, e una ristorante. La macchina era la 1020-018 del Verein der Eisenbahnfreunde di Lienz. Essa è di costruzione AEG 1940 ed è la ex DRG E 94-001.

Nota a margine lo stesso gruppo di Lienz possiede anche la 52 3816, la stessa macchina che a suo tempo fece servizio a Udine.

Il viaggio era il W1 Lienz-Spittal-Villach-S. Veit a/d Glan-Klagenfurt-Velden-Villach-Spittal-Lienz. Da notare anche che, contrariamente al solito, questo convoglio fischiava spesso e volentieri.

Ma questa non è stata l'unica nota interessante della giornata, infatti, oltre alla oramai sempre più tradizionale "indigestione" di Taurus (una delle quali presentava il nuovo stemma delle ÖBB al posto del vecchio simbolo - vedi articolo sugli orari), ho potuto assistere al passaggio di 4 Ro-La, le cosiddette autostrade viaggianti, tutte ben cariche. Una curiosità e-

ra data dalle carrozze cuccette per i camionisti: su due treni infatti erano ÖBB con livrea Ro-La, una era delle SŽ, anch'essa in livrea Ro-La, mentre nell'ultimo treno era olandese.

Inoltre sono transitate ben 3 composizioni pesanti della "Optima Express" per il trasporto di turisti verso la Bulgaria e la zona dei Balcani, tutte con auto al seguito. Le composizioni erano le seguenti: da 4 a 8 carrozze cuccette delle BDZ (ferrovie della Bulgaria) in due tipi di livrea (bianca-rossa e bianca azzurra) con al centro una ristorante delle ZSR (ferrovie slovacche) e da 10 a 12 carri trasporto auto sui quali vale la pena di soffermarsi un attimo. Infatti, a differenza dei soliti carri trasporto auto, questi sono sempre a due piani, ma integralmente coperti e sono unità doppie, cioè carri a due assi accoppiati in modo semipermanente. Alcuni di essi erano della Logistic-Rail immatricolati ÖBB, mentre quelli più interessanti erano della Car-Rail-Lo-

gistic immatricolati GYSEV di costruzione recente. Sono caratterizzati da una livrea variopinta basata sul bianco e con i tetti dipinti alternativamente in rosso e in verde, ma c'erano anche tetti giallo-verde e giallo-rosso; altri avevano il tetto bianco con le sole estremità colorate, costituendo così dei convogli molto variopinti. Da notare che questi carri sono stati costruiti nella Corea del Sud e trasportati via mare fino a Trieste, da dove sono stati inviati a destinazione via Tarvisio, sulla vecchia Pontebana negli anni 1999/2000.

Tra le curiosità della giornata da segnalare anche una carrozza Z delle ÖBB nella nuova accattivante livrea: tetto rosso (quello Jaffa), fascia grigio chiaro, fascia dei finestrini grigio, fiancata grigio chiaro, fascia rossa e sottocassa grigio scuro; le testate sono grigio scuro con le porte in rosso. Sul fianco il nuovo marchio in nero e il vecchio stemma in rosso.

Denis Carlutti

Binario Internet

Le ferrovie israeliane in internet

Israele ci è noto soprattutto per essere la culla della cristianità e, purtroppo, per gli eventi drammatici che, dalla sua fondazione avvenuta nel 1948, caratterizzano costantemente gli eventi politici di questo territorio. Meno noto lo è invece per le ferrovie, che pure anche qui esistono anche se pochi lo sanno, anche se in occasione di qualche attentato perpetrato nelle stazioni, le immagini dei TG ci hanno fatto vedere qualche treno sulla sfondo.

In internet, il sito delle ferrovie israeliane in lingua inglese risponde all'indirizzo www.israrail.org.il: non è molto ampio, ma da alcune informazioni di massima su una rete creata nel lontano 1890 con l'apertura al traffico della prima linea, la Jaffa-Gerusa-

lemme, di 87 km., per la quale occorrevano tre ore e 50 minuti per percorrerla.

Successivamente, la rete si è ampliata anche in occasione delle diverse guerre che hanno insanguinato questo territorio, fino ad arrivare all'attuale dimensione che si estende dal punto estremo ad est nella città di Nahariyya al punto estremo ovest nella città di Ashdod, prevalentemente a ridosso della costa mediterranea.

Gerusalemme non figura nell'elenco delle stazioni in quanto la relativa linea è stata (temporaneamente) chiu-



Treno espresso Tel Aviv-Nahariyya

sa nel 1998.

Il sito offre la ricerca automatica degli orari dei treni passeggeri: ad esempio, tra Tel Aviv ed Haifa circola un Intercity ogni 30 minuti dalle ore 6 alle ore 23,30, mentre per andare dai punti estremi della rete, Nahariyya ed Ashdod, ci vogliono tre ore di viaggio con un treno diretto.

Il materiale rotabile è composto prevalentemente da composizioni diesel bloccate del tipo di quelle in circolazione in Danimarca e Svezia (con il grosso mantice sul fronte), mentre le carrozze sono di costruzione spagnola, così come le locomotive diesel (risalenti al 1998), che, per le loro forme, ricordano quelle statunitensi. La rete ferroviaria merci è invece più estesa di quella passeggeri, il che significa che in alcune città, pur dotate di stazione, il servizio pubblico è effettuato solo a mezzo autobus di linea. Infine, una pagina è dedicata al museo ferroviario situato ad Haifa.

Alessandro Fanutti

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° 26 - Anno 7 (N° 3 / 2002)

Allegato al Supplemento N° 3 al N° 3 - Aprile 2002 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