



L'Alp Transit svizzero - prima parte: Il nuovo tunnel del Lötschberg

Da alcuni anni, la Svizzera ha intrapreso degli imponenti lavori destinati a realizzare due nuovi corridoi ferroviari per lo scorrimento veloce di merci e persone in senso verticale al proprio territorio, allo scopo di evitare che il progressivo aumento del traffico, dopo la saturazione delle attuali linee ferrate, venga inevitabilmente travasato sulle sue strade alpine.

Questi imponenti lavori, che rientrano nell'ambito del progetto Alp Transit, prevedono la costruzione di due nuovi tunnel sotto le montagne svizzere: il primo sulla direttrice del Lötschberg, il secondo su quella del Gotardo.

Con un articolo diviso in due parti, verranno analizzate queste opere nel loro contesto dei traffici internazionali.

La prima parte è dedicata al Lötschberg, il primo asse destinato ad entrare in servizio per la data prevista del 2007.

Il nuovo tunnel del Lötschberg

Sulla direttrice che comprende anche il traforo del Sempione, recentemente ampliato in termini di sagoma ed ora atto a ricevere qualsiasi tipo di traffico ferroviario, la Confederazione Elvetica ha avviato dal mese di luglio del 1999 i lavori di costruzione di un nuovo tunnel sotto il massiccio del Lötschberg, che una volta entrato in servizio, nel 2007, costituirà il primo asse ferroviario transalpino per la gran parte realizzato in galleria, destinato a collegare in maniera ottimale i mercati tedeschi con quelli italiani.



Il logo della BLS AlpTransit (fonte BLS AG)

L'opera si inserisce nell'ambito dell'omonima ferrovia del Lötschberg, la cui prima linea, a scartamento normale, elettrificata a binario unico, tra Berna e Briga, fu aperta al traffico il 19 giugno 1913; per l'epoca, la linea aveva uno sviluppo straordinario, dove per superare le asperità della Kandertal (la valle di Kander) furono realizzate 33 gallerie nella roccia, 3 gallerie paravalanghe e 22 ponti.

Il traffico è andato con gli anni gradualmente incrementandosi tanto da rendere necessario il secondo bina-

rio che fu aperto al traffico l'8 maggio 1992; successivamente furono anche realizzati i lavori di adeguamento della sagoma alla misura Gabarit C.

La linea del Lötschberg non è comunque l'unica facente parte della società che porta lo stesso nome e che attualmente ha in gestione 245

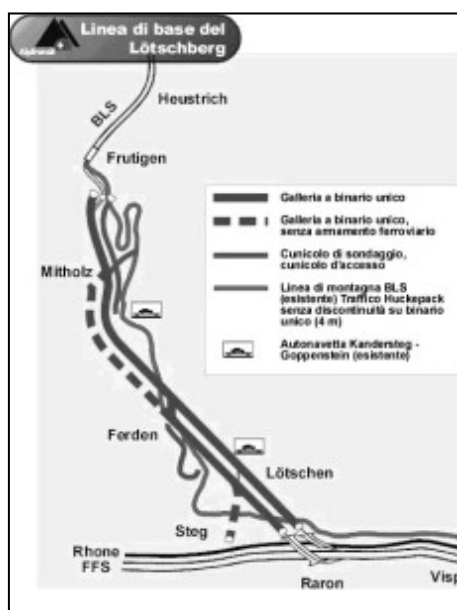
chilometri di linee ferroviarie, prevalentemente nel Canton Berna, servizi di navigazione lacuale sul Lago di Thun con 16 motonavi e autobus turistici con la controllata società Oberland Tours.

Il nuovo tunnel, i cui lavori procedono alacremente, della lunghezza di 34,5 chilometri, avrà il portale sud a Raron (a ovest di Briga, lungo la valle del Rodano) nel Canton Vallese e quello nord a Frutigen (a sud di Spiez) nel Canton Berna.

Il tunnel è previsto a due canne, separate da un interasse di 40 metri, tra di loro collegate con appositi collegamenti ogni 333 metri.

Per motivi di risparmio, tuttavia, per ora la seconda galleria nei tratti compresi fra la stazione di servizio intermedia di Mitholz e lo sbocco interno del cunicolo di servizio di Ferden non verrà armata di binario ferroviario.

Anche lo sbocco verso Sion nei pressi di Steg, per consentire ai treni da nord di proseguire verso Losanna anziché verso Briga (o viceversa), resterà al grezzo con funzioni di cunicolo di accesso di emergenza. Tutti i cunicoli di accesso, Mitholz, Ferden e Steg, al momento dei lavori, servono per condurre le perforazioni del tunnel, con fresa e con esplosivi, anche dall'interno e non solo dai portali estremi di Frutigen e Raron, che si trovano rispettivamente a 700 e 500 metri di altezza, contro i 1.200



Il dettaglio schematico del nuovo tunnel (fonte BLS AG)

metri circa di altezza raggiunti dall'attuale tunnel tra Kandersteg e Goppenstein.

I lavori dovrebbero concludersi entro i tempi previsti del 2007, in quanto l'analisi geologica condotta ha già stabilito a priori i punti più facili, dove intervenire con le fresatrici (le cui testate hanno un diametro di 9,6 metri) e quelli più difficili, dove l'avanzamento avviene con la tecnica del



Una Lok BLS sembra sbucare dal nuovo tunnel (fonte BLS AG)

brillamento.

L'opera verrà a costare 3,22 milioni di franchi svizzeri e il finanziamento è già completamente coperto a mezzo di mutuo sul mercato finanziario, dello 0,1% delle entrate derivanti dall'Iva, della tassa doganale sul carburante e della tassa sul traffico pesante.

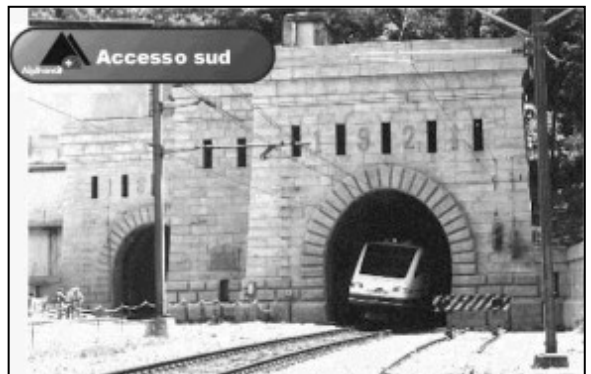
Più a sud del Lötschberg, l'adeguamento alle nuove esigenze di traffico del traforo del Sempione è già stato portato a termine ed oggi, in questa galleria tra Italia e Svizzera, già transitano i convogli di autostrada viaggiante Rola della società RAlpin, tra Novara e Friburgo, che ammettono il carico di camion fino a 4 metri di altezza, ovvero l'altezza standard dei veicoli commerciali; del suo potenziamento, fa parte anche l'elettrificazione della linea Novara-Domodossola, che ha rappresentato in Italia il primo intervento del genere motivato da esclusive esigenze di trasporto merci. Sicuramente il nuovo asse Lötschberg-Sempione del progetto Alp Transit sarà in grado di far fronte all'aumento di traffico previsto nei prossimi anni, dopo che già dal 1970 ad oggi il trasporto merci sui valichi alpini è aumentato di 12 volte, con enormi problemi di compatibilità ambientale e sociale.

Alessandro Fanutti



Sopra. Fervono i lavori per rispettare la scadenza del 2007 (foto BLS AG)

Sotto. Il Pendolino Cisalpino esce dal tunnel del Sempione ad Iselle (foto BLS AG)



Ferrovie tra notizie buone e un po' meno buone

L'introduzione del nuovo orario ferroviario, che durerà un anno, quale principale novità, ha comportato la velocizzazione di molti treni. Sulla linea Udine-Venezia ci sarà una riduzione dei tempi di percorrenza tra i 5 e i 21 minuti, mentre sulla Udine-Trieste la riduzione media sarà di 9 minuti, cosicché tra Pordenone e Trieste il viaggio sarà più breve di 26 minuti. Alcuni treni sulle linee principali saranno prolungati: per esempio, sulla Udine-Tarvisio un treno arriverà a Carnia invece che a Gemona e uno sarà prolungato a Pontebba.

Queste variazioni hanno comportato anche un miglioramento dell'offerta sulle altre linee regionali.

Invece per occuparsi delle problematiche del trasporto ferroviario sono nati recentemente alcuni gruppi di lavoro, che raggruppano vari comuni delle province di Udine e Pordenone.

Chiedono principalmente che le ferrovie non vengano chiuse, ma potenziate per ridurre il traffico su gomma e che gli immobili dismessi vengano ceduti ai comuni, che potrebbero destinarli, per esempio, a finalità socio-assistenziali, e non lasciati abbandonati a se stessi ed ai vandali o agli immigrati.

Riguardo a quest'ultima affermazione, il sindaco di Basiliano ha portato a conoscenza dell'opinione pubblica che alcuni extracomunitari stanno occupando abusivamente i caselli e le case cantoniere oramai disaditate lungo le linee ferroviarie. Infatti ha ricevuto una segnalazione dalla polizia ferroviaria che dei marocchini avevano occupato una casa cantoniera nel suo comune. Come non bastasse, questi ultimi hanno anche avuto il coraggio di chiedere la residenza al comune ed hanno candida-

mente spiegato che prima abitavano in affitto a Conegliano ed avendo saputo che altri loro connazionali si erano "accasati" in fabbricati ferroviari hanno percorso la linea fino a trovarne uno vuoto e perciò "disponibile" gratuitamente, occupandolo!

Il sindaco ha quindi chiesto alle varie autorità competenti che intervenissero perché questo stato di illegalità da loro tollerato non acuisca i contrasti tra gli italiani e gli stranieri creando nuove spinte xenofobe.

Inoltre si vociferava che le FS vogliono demolire tutti i fabbricati non più usati, e/o rimasti invenduti in caso di messa all'asta, per non pagarne le relative tasse, ma c'è già qualche comune che avrebbe posto il veto all'operazione, ricordando che in ogni caso al loro posto rimarrebbero sempre delle aree fabbricabili.....

Claudio Canton

2° Concorso fotografico SAT “Treni d’Europa”

Queste sono le foto premiate dalla giuria composta dal Gruppo Foto del DLF di Udine fra quelle presentate dai soci della SAT per il 2° concorso fotografico della SAT. Sono riportate anche le foto che hanno avuto una segnalazione.



Doppia trazione in Olanda di Enrico Ceron - 1° premio



Il centenario della Fortezza-S. Candido di Roberto Talotti - 2° classificato



Austria ridotta (Murtalbahn) di Claudio Canton - 3° premio



*A destra:
Tra le nuvole
(Reisseck Bahn)
di Claudio Canton*



*A sinistra:
Isolata verso il
confine
di Lorenzo Pantani*



*A destra:
Porco tram
di Roberto Talotti*

Ospiti "forestieri" sulla Veneta

Questo articolo prende lo spunto dall'arrivo sulla Udine-Cividale (per molti ancora la Veneta) del Desiro della Siemens. Osservandolo mi sono chiesto quanti altri treni di amministrazioni diverse dalla Veneta siano transitati sui centenari binari di questa linea, escludendo ovviamente i carri merci.

Dall'inaugurazione alla prima guerra mondiale non ho notizie; durante quest'ultima è molto probabile che locomotive FS prima ed austro-ungariche poi siano passate su questi binari.

Il primo ospite documentato è una 743 carenata FS che fu usata per il collaudo del ricostruito ponte sul torrente Torre nella seconda metà degli anni '30.

Durante la seconda guerra mondiale non è da escludere la presenza di materiale di altre amministrazioni.

Negli anni '50 è da segnalare la presenza della 880.051 FS in regime di noleggio; la stessa macchina è poi tornata a percorrere la linea altre 2 volte: la prima, con 3 carrozze a terrazzi delle FS, per il treno del centenario della ferrovia organizzato dalla SAT; la seconda, nel 1990 per "girare" il film "Americano Rosso" assieme ad una centoposte FS.

Poi è giunto il DE 424 della TRA.RO. (linea Bologna-Portomaggiore, ex SV), che il personale della Veneta aveva soprannominato simpaticamente "Trapola Romagnola" storpiando la sigla

dell'amministrazione. Esso è stato in seguito sostituito dal D 501, sempre TRA.RO., un ex D 341 FS, il 1020. Quest'ultimo ha trainato anche 3 speciali, uno con 4 carrozze del museo di Trieste, un altro con 6 UIC Z FS ed infine un merci fotografico.

Vanno poi segnalati anche dei Köf ex DB ed una V 260 ex DB appartenenti ad imprese che hanno eseguito lavori sulla ferrovia. La V 260 della ditta Semeraro ha anche trainato per collaudi di ponti una E 656 FS inattiva. Questa locomotiva è stata un'ospite importante perché per la prima volta una locomotiva elettrica ha percorso i binari della linea di Cividale, che ricordiamoci è diesel.

Per collaudi di ponti ci fu anche una D 341 FS.

Poi un altro "grosso" ospite è stata la 220 ex DB acquistata dalle Ferrovie Padane; qui ha svolto la corsa di prova dopo una revisione presso

la ditta Bulfone di Udine.

E sono giunte a Cividale anche una coppia di ALn 668 FS ed una tripletta di ALn 663 della FAM, come treni speciali.

Da non dimenticare anche la presenza, per un certo periodo, di un'automotrice MAN; anche se aveva insegne SV, proveniva da un'altra direzione.

Unico poi lo speciale a vapore con la 740.108 FS e 10 carrozze giunto a Cividale da Pordenone, forse uno dei treni più lunghi ad aver percorso la linea.

Una nota di ricordo per due macchine che pur essendo d'altre amministrazioni sono state presenti senza però essere in pratica mai state usate ed anzi finendo demolite proprio nel deposito udinese della Veneta: il locomotore Ranzi della RFM (Raccordi Ferroviari Mestre) e la AD 805 della FAM (Ferrovia Adria-Mestre).

Da buon ultimo, ma solo cronologicamente e non per importanza e/o prestigio, il Desiro Siemens della NordWest-Bahn (ferrovia privata tedesca su privata italiana).

Quale sarà il prossimo ospite e quando?

Denis Carlutti

La 880.051 attrice a Cividale. 15.9.1990 (foto C. Canton)



Le DB "sbarcano" in Italia?

Le Ferrovie Statali Tedesche (DB) arrivano in Italia? Sembrirebbe di sì. Tutto è cominciato in ottobre con l'annuncio che la società inglese Arriva International, che opera nel settore degli autoservizi, ma che ha anche interessi nel settore ferroviario, era in trattativa per comperare la SAF (Società Autoservizi del Friuli-Venezia Giulia). L'accordo per rilevare l'intero pacchetto azionario per 71 milioni di euro era stato raggiunto con gli azionisti privati, restava solo da definire la quota del 21,02% detenuta dal comune di Udine tramite la controllata Net, quota che rappresenta l'ex ATM confluita nella SAF.

Subito i politici e i sindacati dichiara-

vano che la società, alla quale la regione garantisce un sostanzioso contributo annuale per la gestione, doveva restare in mani possibilmente locali o quantomeno italiane per garantire l'occupazione, non avendo fiducia nelle società internazionali. A questo punto si sentiva parlare di varie cordate disposte a rilevare l'azienda; tra queste, da buon ultima, si inseriva Trenitalia con la motivazione di creare una sinergia tra il trasporto su ferro e quello su gomma (o forse per aumentare l'offerta di autocorse sostitutive? N.d.R.). Finché ai primi di novembre giunge inaspettatamente l'offerta di 74 milioni di euro dalle DB. Il 19 novembre sulla stampa si da già

per concluso l'affare con le DB che assorbirebbero le quote dei privati per poi cederne una parte al comune di Udine che otterrebbe così la maggioranza della società. Invece le trattative stanno ancora proseguendo.

Le DB sono interessate alla SAF per entrare sul mercato dei trasporti italiano, per espandersi poi in varie regioni, specialmente nel loro settore principale, le ferrovie. A tal fine aprirebbero a Udine una loro sede staccata. Questa ipotesi aprirebbe nuove prospettive per il trasporto ferroviario regionale in quanto le DB sarebbero agevolate nel 2004 nella gara per la sua assegnazione essendo già presenti sul mercato del trasporto pubblico. Avremo così le automotrici della Udine-Cividale marcate DB?

Claudio Canton

Nuova linea AV in Germania

E' stata inaugurata il 25 luglio la nuova linea ad alta velocità tra Colonia e Francoforte; il servizio al pubblico con shuttle di ICE 3 tra i due capolinea ha operatività dal 1° agosto, mentre il servizio regolare è stato avviato il 15 dicembre.

La nuova linea, costruita nella regione del Reno/Meno affiancata all'autostrada A/3, è stata voluta per ridurre in lunghezza ed in tempo di percorrenza la distanza fra le due città, già collegate da una vecchia linea di 222 chilometri che viene percorsa in 134 minuti. La nuova ferrovia misura invece 177 chilometri (45 in meno della vecchia) e viene percorsa dagli ICE 3 in 76 minuti, ovvero un'ora di tempo di viaggio in meno che secondo il portavoce della DB AG, Helmut Mehdorn, potrà essere ora sfruttato per la famiglia, gli hobby o il lavoro.

Continuando con i dati tecnici, la nuova Colonia-Francoforte è stata realizzata nel tempo record di 6 anni di lavoro, durante i quali sono state realizzate 30 gallerie (per una lunghezza totale di 47 chilometri, ovvero il 21,5% dell'intera tratta, dove la più lunga, 4,5 chilometri, è quella dello Schulwald), 18 ponti (per un totale di 6 chilometri, pari al 2,9% della tratta, dove il più lungo è quello dello Hallerbachtalbrücke – ponte sulla valle del rio Haller – pari a 992 metri di estensione), consente una velocità massima di 300 chilometri orari con una pendenza massima del 40 per mille, che non è un fatto eccezionale in quella zona morfologicamente molto accidentata, pur in assenza di catene montuose.

Nella sua costruzione, sono state impiegati 300.000 tonnellate di acciaio e 500.000 m³ di cemento armato, 850

chilometri di binari e 3.300 chilometri di cavi, 412 pali per la catenaria lunga 436 chilometri.

Completano la rassegna di numeri i dati dei treni che verranno principalmente impiegati sulla linea: gli ICE 3, sono l'ultima versione della fortunata categoria di treni DB ad alta velocità, aventi una lunghezza di 200 metri (400 metri in doppia trazione), offrendo 98 posti in prima classe e 342 in seconda, suddivisi in 8 carrozze, potenza di 8.000 kW.

Sulle necessità di costruzione di una nuova linea fra le due importanti città tedesche, anche a servizio dei relativi aeroporti, dei quali quello di Francoforte è il principale della Repubblica Federale in corrispondenza del quale è stata costruita un'apposita stazione lungo la nuova ferrovia, si cominciò a discutere fin dal 1985 e dopo la predisposizione di tutti i progetti ed il reperimento delle ingenti risorse finanziarie necessarie, il 9 dicembre 1996 fu dato il primo colpo di piccone alla periferia di Francoforte da parte del sindaco della città di allora, sig.ra Petra Roth.

A tempo di record, i lavori proseguono ad una velocità esemplare, tanto che il 22 ottobre 2001 viene messo in linea il primo ICE 3 per cominciare le sessioni di prova, a velocità crescenti, sino a raggiungere il 5 dicembre il record di 330 chilometri/ora.

Il servizio shuttle previsto nel primo periodo di esercizio, prevedeva 16 coppie di ICE tra le Hauptbahnhof di Francoforte e Colonia per un tempo di percorrenza di 76 minuti, che si è ridotto a 70 minuti con il 15 dicembre 2002 quando il servizio è entrato nel regime definitivo (un treno ogni ora). A seconda delle corse, vengono effettuate delle fermate nelle stazioni intermedie di Limburg Süd, Montabaur e Siegburg/Bonn, oltre che all'aeroporto di Francoforte dove tutti i treni fanno sosta.

Nel periodo fino al 15 dicembre, il viaggio costava 39 euro tra i due capolinea in seconda classe, più 12 euro di supplemento ICE e 2,60 euro di prenotazione; per la prima classe, il prezzo pulito è di euro 58,60, cui vanno aggiunti i sovrapprezzi di cui sopra.



Un ICE sulla nuova linea (foto DB AG)

La qualità del servizio ovviamente si paga ed a caro prezzo.

Per fare un paragone, su un percorso simile, Roma-Napoli di 214 chilometri, il viaggio in ETR 500 dura 105 minuti e costa 32,54 euro in prima classe e 22,21 euro in 2^a classe. Quindi, in seconda classe, un chilometro in Germania costa 30 centesimi di euro, mentre in Italia 10 centesimi. Ma considerando tutte le caratteristiche dei servizi forniti dalla DB e da Trenitalia, non so quanto tale paragone possa essere effettivamente realistico.

Con questa nuova linea, la Germania si è dotata di una nuova infrastruttura ferroviaria capace effettivamente di fare seria concorrenza a tutti gli altri mezzi di trasporto e non c'è dubbio che lo sforzo che la DB sta producendo per migliorare la sua rete ed i suoi servizi non tarderà a trovare in breve adeguato riscontro nell'incremento della clientela.

Alessandro Fanutti

BR 50 in Italia

Sul numero 22 (settembre 2001) de **il tender** si è parlato delle BR 52 giunte in Italia durante la 2^a guerra mondiale. Oltre a queste locomotive furono usate, dal settembre all'ottobre '43, una trentina di BR 50 sulle linee da e per la Francia.

Alcune di queste macchine però erano assegnate ai depositi locomotive austriaci e giungevano fino a Tarvisio regolarmente. Tra queste c'era la 50.1668, di rodiggio 1-E-0, costruita da Krauss Maffei nel giugno 1942 con il numero di fabbrica 16211. Fu subito assegnata a Knittelfeld per essere usata sulla linea Mürzzuschlag-Tarvis HBF. Tra il 21 giugno '42 ed il 30 aprile '43 cambiò vari depositi. Fu in uso alle DRG e poi alle DB. Fu demolita il 22 maggio 1967.

Denis Carlutti



L'Hallerbachtalbrücke, il ponte più lungo della tratta (foto DB AG)

Si parla bene ma si razzola male

Da anni l'Austria persegue una politica di valorizzazione della ferrovia per trasferire quote sempre più crescenti del trasporto merci dai camion ai binari, per salvaguardare sia l'ambiente che il contesto sociale della propria popolazione.

E' una politica però solo delle parole e non dei fatti: dal punto di vista stradale, basti solo dire che il sistema degli ecopunti (che nelle intenzioni dei governanti austriaci doveva appunto favorire la ferrovia), ha avuto il solo pratico risultato di "cacciare" gli autotrasportatori italiani e tedeschi dalle loro tradizionali rotte commerciali a favore degli autotrasportatori austriaci, che dopo gli olandesi, sono diventati la flotta più importante d'Europa.

Nel campo ferroviario, poi, i dati della politica di Vienna rasentano l'assurdo: il trasporto merci su treno dal 1993 al 1999 è aumentato di uno striminzito 8% contro il 47% della gomma e la causa sta nell'arretratezza delle loro linee.

Ad esempio, a nord del Brennero, la tratta da Innsbruck a Wörgl è praticamente intasata, visto che circolano già 308 treni al giorno su una potenzialità di 300 convogli, in quanto tale tratta è comune alla linea Vero-

na-Monaco ed alla Bregenz-Vienna. Eventuali treni aggiuntivi non potrebbero essere assorbiti in nessun modo dalla linea e questo scoraggia anche le imprese ferroviarie private ad istituire propri treni (soprattutto per il trasporto di camion e intermodali).

A sud del Brennero, la rinnovata linea RFI per Verona è invece sotto-utilizzata, 120 treni al giorno contro potenziali 180 e non si può fare di più visto quello che c'è (o meglio non c'è) in Austria.

Idem sul versante centro-orientale dell'Austria: la linea Villaco-Salisburgo è ancora in molti tratti a binario unico, per non parlare della situazione del valico del Semmering, dove i raggi di curvatura da plastico e le pendenze disegnate da Von Ghega per rispettare le economicità all'ennesima potenza volute dal Kaiser, fanno di questo segmento della linea Klagenfurt-Vienna un pezzo da museo, da salvaguardare certo, ma non consono alle esigenze di mobilità rapida di merci e persone che il mondo di oggi ci richiede.

Tuttavia, il discusso tunnel di base del Semmering è ancora lontano dall'essere realizzato, visto che l'ago della bilancia è indeciso tra questa opera o una nuova linea ad alta velocità a sud (verso il Burgenland) in modo da collegare direttamente Vienna con

Le Taurus senza binari sono sprecate (foto ÖBB)

Graz senza passare per le gole di Bruck an der Mur. La politica locale non gioca poi a favore di una scelta, quale che sia, basta che la si faccia! Di qua di Tarvisio, invece, Rete Ferroviaria Italiana (seppur con l'esasperante lentocrazia tipica delle opere pubbliche italiane) ha completato una nuova ferrovia con la f maiuscola, però desolatamente vuota di treni (e qui non è solo colpa delle ÖBB!). Considerazione finale: si parla bene, ma si razzola male! Non basta "sguinzagliare" centinaia di nuove fiammanti Taurus (dette "die Ferrari auf Schienen") per migliorare un situazione austriaca che di deficitario ha proprio la struttura portante, cioè i binari. Occorrono ingenti investimenti, con opere che possono anche portare dei temporanei guasti all'ambiente (durante i lavori) ma in grado di migliorare un sistema ferroviario che allo stato attuale annulla molti degli sforzi di miglioramento che sono stati fatti in Italia sull'asse del Brennero e della Pontebbana.

Alessandro Fanutti



Notizie Flash

Sul muretto del sottopassaggio della fermata di Tricesimo/S. Pelagio qualche nostalgico o fanatico "writer" ha verniciato una scritta a grossi caratteri bianchi con la dicitura "SALUTO AL DUCE". Un anziano ferroviere ha commentato che andava scritta in nero.....! Gianni Viel

Alla fine di novembre si è registrato un intasamento dell'Interporto di Cervignano. Infatti ben 3 convogli carichi di zucchero, provenienti dalla Serbia e destinati al mercato dell'Italia del Nord hanno ridotto notevolmente la ricettività dello scalo. Considerato che il traffico delle merci sta aumentando, è stato richiesto di proce-

dere celermente alla realizzazione del prolungamento dei binari previsto dal terzo lotto di lavori. Attualmente arrivano a Cervignano due treni alla settimana dalla Polonia con elettrodomestici, tubi, legname, carta e altri materiali, treni con fertilizzanti dall'Ungheria e dalla Romania ed i treni con lo zucchero.

Claudio Canton

Finalmente è terminata la "storia infinita" del passaggio a livello di Santa Caterina che si trova alle porte di Udine dove la linea Udine-Venezia interseca la SS 13 Pontebbana. Dopo anni di discussioni si è finalmente decisa la sua eliminazione. Ora si passerà alla scelta dell'opera da eseguire (sottopasso, variante stradale, inserimento nei lavori della tangenza-

le sud di Udine?) ed alla stesura del progetto. E' stata così definitivamente accantonata la proposta del comune di Pasian di Prato che preferiva il costosissimo e laborioso abbassamento del piano dei binari.

Intanto si è anche cominciato a parlare dell'eliminazione del passaggio a livello di Risano sulla Udine-Palmanova. Anche in questo caso sarà firmata una convenzione tra le FS e la Provincia. Proseguono i dibattiti sulla scelta del manufatto da realizzare, poiché viene scartata l'ipotesi dell'interramento della ferrovia (S. Caterina fa scuola!). Resta da decidere se fare un sottopasso normale od uno ridotto, che non danneggi molto i frontisti, con una variante stradale per il traffico pesante.

Claudio Canton

In un articolo apparso sulla stampa locale nei primi giorni di dicembre si fa il punto sulle grandi opere in Friuli. Viene riportato che l'assessore regionale ai trasporti ha messo in contatto i progettisti di RFI, che stanno studiando il quadruplicamento della Venezia-Trieste, con i progettisti delle Autovie Venete, che stanno elaborando le opere per la terza corsia sullo stesso tratto dell'autostrada A4, in modo che i due progetti non creino interferenze reciproche. Sembra che finalmente non si proceda a compartimenti stagni, ognuno per la sua "strada" ferrata o d'asfalto.

La notizia che però lascia perplessi è che la ferrovia da Meolo a Gonars passerà sopra l'autostrada. Verrà fatta veramente questa opera faraonica e con un certo impatto ambientale, o più semplicemente la ferrovia passerà a fianco dell'autostrada, intendendo sopra come lato nord, come si era sempre detto?

Claudio Canton

Trainwatching

Su di un carro cisterna francese c'era la scritta in francese con a fianco la traduzione in italiano:

STYRENE STIRENO
MONOMERE MONOMERO
STABILISE STABILISATO

invece del corretto

STIRENE MONOMERO STABILIZATO.
Denis Carlutti

Dai primi giorni di ottobre è presente a Udine la E 636.117 detta cielo-mare per la colorazione ispirata a quella avuta dalla E 636.080. Secondo alcune indiscrezioni di ferrovieri pare sia stata assegnata al nostro deposito.

Denis Carlutti

In coda all'EC Goldoni diretto a Wien il 6 ottobre c'era una carrozza salone delle ÖBB. Questa è una presenza abituale oramai da almeno 3 anni, sempre all'inizio di ottobre.

Denis Carlutti

Il 6 ottobre sostava alla dogana di Udine un trasporto eccezionale rumeno su gomma: sul camion era caricato un tender a scartamento 760 mm proveniente dalla Romania. Il veicolo ferroviario, in viaggio verso Mantova (l'autista non ha voluto specificare di più) era a tre assi, completa-

Con circolare n° 6/2002 Movimento Trieste, RFI ha disposto dal 15 dicembre la soppressione delle fermate di Cimano (linea Pedemontana) e Reana del Rojale (linea Pontebbana) e dei posti di comunicazione di Aupa e di Bagni di S. Caterina (linea Udine-Tarvisio). (Le fermate di Cimano e Reana sono state soppresse ufficialmente, ma in effetti lo erano già da molti anni. N.d.R.)

Inoltre ha disposto la variazione del nome della località di servizio "Udine Parco scambio esterno lato Pradamano", che diventa "Udine Parco scambio esterno lato Gorizia", sulla linea P.M. Vat-Udine Parco.

Gianni Viel



Una bufera, con vento a oltre 100 km/h, ha colpito in novembre la zona di Ferlach in Austria. Questo ha causato notevoli danni anche al museo Historama della Nostalgiebahnen in Kärnten con lo scoperchiamento di 2.000 m² del tetto del fabbricato che ospita l'esposizione dei mezzi e dei cimeli dell'associazione carinziana. Altri danni si sono avuti ad altre infrastrutture del gruppo. La NBiK ha aperto così una sottoscrizione tra gli amici appassionati, alla quale la SAT, come gruppo, ha dato un contributo. Se poi qualcuno vuole contribuire personalmente può contattare i responsabili della SAT durante le riunioni. La NBiK ringrazia anticipatamente tutti quelli che daranno un aiuto per la riparazione dei danni.

Claudio Canton

Una delle locomotive ceche T 448 (foto G. Viel)

mente privo di targhe identificative. Questo tender, che ricorda quello delle macchine tipo Bosnia-Erzegovina, appariva in buone condizioni.

Marco Miconi

Il 20 ottobre in composizione ad un merci proveniente da Tarvisio c'erano due locomotive diesel ceche del gruppo T 448, dipinte in un bel colore azzurro con telaio e carrelli grigio chiaro, in ottime condizioni.

Denis Carlutti

Dalla seconda metà di ottobre circola a Udine un 245 fresco di revisione che presenta la novità di avere lo stemma FS (la forcola della gondola) e la scritta Trenitalia posti sotto la targa. A quanto mi risulta è la prima volta che su queste macchine viene posto lo stemma dell'amministrazione.

Denis Carlutti

All'inizio di novembre presso lo scalo di P.M. Vat era presente un carro Shimms con lo stemma delle ferrovie austriache che aveva però marcatura SBB.

Denis Carlutti

Stanno circolando dei carri chiusi a pareti scorrevoli a carrelli con la dop-

pia marcatura FS-AAE. Carri dello stesso tipo circolavano già da tempo, ma solo con la doppia marcatura ÖBB-AAE e MÁV-AAE.

Denis Carlutti

Il 7 dicembre è transitato per la stazione di Udine, diretto a Tarvisio, un merci nella cui composizione erano compresi alcuni carri interessanti. Si segnalano un carro chiuso a pareti scorrevoli delle DB, noleggiato alle FS, con scritta Nordwagon e dei carri, a 4 assi e a passo corto, telonati per trasporto rotoli di lamiera, delle DB - rosso con scritta DB Cargo -, delle ÖBB - con telo grigio e con marca Steel -, delle SNCF - grigio - e delle SNCB - verde con una grande B sul fianco -.

Denis Carlutti

Sul numero 17 (giugno 2000) de **il tender** avevo segnalato nelle notizie flash che il 14 maggio 2000 a Tarvisio Centrale (bei tempi!) erano presenti delle carrozze austriache e mi chiedevo cosa ci facessero lì visto che era una cosa anomala.

Ora ho risolto il "mistero" (non avevo più dormito da quella volta!): sono state vendute alle Ferrovie Albanesi.

Denis Carlutti

Curiosità dai binari

Anche se sarebbe più esatto dire curiosità fuori dai binari.....

Infatti, saranno trattati alcuni rotabili che si trovano al di fuori del loro "ambiente naturale", i binari (ma non sono quelli monumentati).

L'ispirazione per questo articolo è venuta da un avvenimento avvenuto il 6 maggio 1976, il terremoto del Friuli. In quella data ci fu, come molti ricorderanno, un violento sisma che provocò un migliaio di morti e decine di migliaia di senza tetto.

Proprio per dare un primo riparo a questi ultimi vennero usate come case provvisorie decine di carri merci,

in gran parte di tipo obsoleto, che vennero posizionati un po' dovunque nella zona colpita ed a volte anche in posti impensabili.

Alcuni di questi rotabili erano di amministrazioni straniere, le quali li cedettero gratuitamente alle ferrovie italiane. Altri, sempre stranieri, erano della Caritas e passata l'emergenza ritornarono al loro paese di provenienza.

Terminato il loro utilizzo rientrarono sulle rotaie solo però per finire demoliti (dato che, come già detto, erano ormai alla fine della loro carriera). Alcuni furono demoliti direttamente

sul posto; tra questi due sono da ricordare perché avrebbero meritato una sorte migliore (leggi conservazione in un museo). Uno, posto nella zona di Tarcento, era un carro chiuso con cassa in legno ex DB di costruzione anteguerra, di un tipo che fu usato anche dalle FS. L'altro, un carro frigo a cassa in legno con garitta delle FS, era a Venzone.

Alcuni però si salvarono dalla demolizione e tutt'oggi sono ancora nel posto dove erano stati collocati. C'è da aggiungere che dopo il sisma altri rotabili vennero posti fuori dai binari per gli usi più diversi.

Ecco dunque nella tabella sottostante la situazione aggiornata a quest'anno.

N° pezzi	Località	Tipo rotabile	Amministrazione ed eventuale marcatura	Condizioni attuali, eventuale utilizzo ed altre note
1	Rivoli Bianchi (presso Venzone) ex cava ghiaia	Carro chiuso tipo F a 2 assi cassa in legno doghe verticali	FS non ci sono più tracce della marcatura	Condizione estetiche disastrose Abbandonato Privo di organi di trazione e repulsione e delle ruote Era usato come magazzino
1	Osoppo Zona industriale all'interno di industria metalmeccanica	Carro chiuso frigorifero a 2 assi cassa in legno doghe verticali	SNCF non ci sono più tracce della marcatura che era STEF	Condizione estetiche buone Ridipinto in blu Privo di organi di trazione e repulsione e delle ruote Asportate anche le scale sulle testate e le ventole sul tetto E' usato come magazzino
1	Cicigolis dalla SS da Cividale per Stupizza attraversare il ponte sul Natisone e girare a sinistra	Carro chiuso tipo F a 2 assi cassa in legno doghe verticali	FS tracce di marcatura	Condizione estetiche pietose Abbandonato Privo delle ruote
1	Udine S. Rocco in un industria di recupero metalli	Carro chiuso tipo F a 2 assi cassa in legno doghe verticali Postale	FS tracce di marcatura	Completo Usato come magazzino
3	S. Daniele SS Gemona-Dignano	Carrozze a 2 assi cassa metallica vestiboli d'estremità	FNM non c'è più la marcatura	Sono complete, ma non c'è traccia dell'arredamento Usate come uffici, laboratorio e magazzino
1	Pontebba cortile di casa privata	Carro frigo tipo F a 2 assi cassa metallica	FS	Completo e dipinto in nero Abbandonato

Una nota per finire, probabilmente alcuni carri non sono elencati, ma nell'elenco sono indicate alcune situazioni curiose e/o rotabili particolari, senza alcuna pretesa di completezza.

A questi carri vanno aggiunti quelli della Serfer, ex Bulfone, che potrebbero dare lo spunto per un diorama o per una scenetta d'altro genere sul plastico. Per memoria, questa ditta rinnova e revisiona materiale

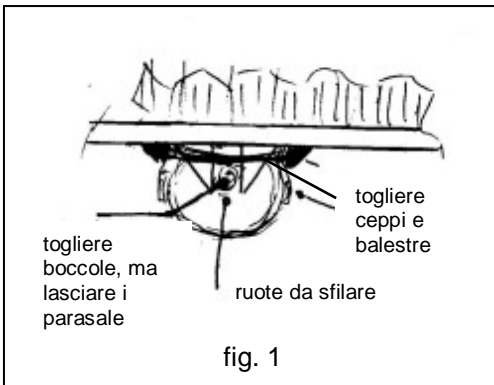
rotabile.

Queste situazioni di curiosità fuori dai binari si possono anche trasferire sui plastici per creare delle scenette originali.

Si procede così: si prende un carro

tipo F a cassa in legno, per esempio uno di quelli prodotti dalla Piko (magari di seconda mano, così si spende meno, o disasttrato), oppure, anche se il modello non rispecchierà completamente i prototipi, uno di quelli prodotti in kit da Tutto Treno Modellismo, che hanno il vantaggio di far risparmiare tempo visto che basta evitare di montare le parti che sugli altri sarebbero da eliminare, e si seguono i seguenti passi.

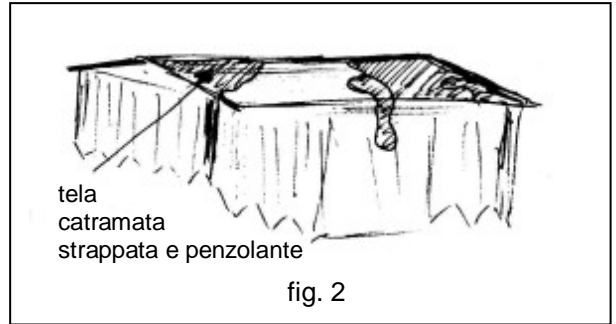
- 1) Si tolgono gli organi di trazione e repulsione (o non si montano) e non devono essere presenti le condotte per l'aria dei freni. Sul telaio al posto dei respingenti deve restare un rettangolo dove appoggiava la flangia della custodia dei respingenti: anche se il telaio è tutto arrugginito questa parte è ben visibile. Al centro della traversa, dove c'era il gancio, deve restare un buco rettangolare.
- 2) Si tolgono gli assi, le boccole (ma non i parasale, cioè i supporti delle boccole), i ceppi dei freni e le balestre (ma non i loro supporti), nonché



i vari predellini e gran parte del sottocassa (fig. 1).

- 3) Si provvede ad invecchiare il tutto in modo pesante. Il colore deve partire dal rosso vagone opaco sempre più sbiadito e scrostato, fino ad arrivare al color legno naturale per i carri non metallici. Le parti in metallo vanno abbondantemente arrugginite, con esclusione delle parti dove erano attaccati i respingenti, che vanno dipinte con un color ruggine più chiaro per imitare un punto che è stato più protetto nel corso degli anni. Il foro del gancio e i parasale vanno dipinti in nero opaco, poiché erano sporchi di grasso e olio che hanno protetto per più tempo queste parti. Le sigle di immatricolazione possono essere anche cancellate, come tutte le altre scritte; se il carro è quello di TTM basta non applicarle.

- 4) Un ulteriore arricchimento del carro potrebbe essere l'imitazione della tela catramata strappata via dalle intemperie. Questa tela catramata era stata posta sul tetto dei carri per impermeabilizzarli al momento del loro posizionamento fuori dai binari. Per realizzare questo si pone sul tetto, dopo averla bagnata con acqua e colla vinilica, della carta molto fine, e possibilmente liscia o leggermente ruvida;



quindi la si strappa irregolarmente e la si ripiega su se stessa o la si lascia penzolare lungo le pareti (fig. 2). La parte rimasta integra va colorata in grigio scuro, mentre la parte che si è ripiegata va colorata in nero. Io userei della carta igienica a più veli (ovviamente non usata), usandone però uno solo, ma non è detto che qualcuno abbia qualche altra idea. Terminato il lavoro si pone il nostro oramai ex carro nella sua definitiva dimora sul plastico o diorama. Il "carro" non deve essere completamente affondato nel terreno, ma deve restarne un po' sollevato (tipo palafitta), quindi lo si circonda di cataste di legna da ardere e di vecchi oggetti, il tutto in condizioni di abbandono, magari anche con un po' di cespugli e di edera che lo avvolgono. Infine si potrebbe far sbucare da sotto il carro, attaccato ad una catena, il cane da guardia della vicina casa contadina che fa prendere un bello spavento all'appassionato curioso di turno.....

Denis Carlutti

Dalla realtà al modellismo

Un anno fa nello scalo della zona industriale di Osoppo c'era un carro Eaos delle MAV sinistrato. Infatti, oltre ad avere un'ammaccatura nello spigolo della testata, non aveva un asse per carrello (il 2° ed il 4°); si presentava inoltre con i portelloni aperti.

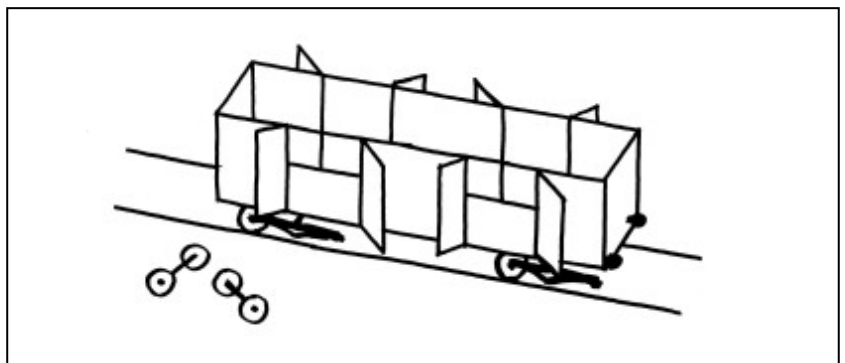
Questo mi ha dato lo spunto per ricreare la stessa situazione su un plastico o un diorama.

Infatti usando un carro Eaos della Liliput (di una qualsiasi amministrazione, non essendoci in catalogo quello della MAV), che ha il vantaggio di avere i portelloni apribili, si può riprodurre la scena come riportato nella

figura, tenendo presente che i binari sono annegati nell'asfalto che ricopre il piazzale dello scalo.

Il tutto si può completare con una gru che finisce di scaricare su di un camion i tronchi di legno che erano sul carro, mentre alcuni tecnici attorno al vagone stanno valutando la situazione per decidere il da farsi.

Denis Carlutti



L'angolo del fuochista

Da un po' di tempo c'è una pubblicità di Trenitalia in televisione che vede protagonista una colomba. Che sia il nuovo sistema per inviare messaggi in caso di ritardo? Almeno lei correrà più del treno, con buona PAX di Tutti!

Binario Internet

Le locomotive della ALCO

Accanto ai siti Internet dedicati alle ferrovie ed ai gruppi di appassionati, c'è da segnalare quello in lingua inglese che un tal Rolf Stumpf ha dedicato alle locomotive prodotte dalla Alco, ovvero l'American Locomotive Corporation, società statunitense fondata nel 1848 che ha prodotto milioni di motrici diesel per le ferrovie di tutto il mondo (indirizzo <http://alco.world.railfan.net>).

Nella sezione "countrylist" è possibile visionare le foto dei tipi di locomotive che sono attualmente in circolazione in quasi tutti i Paesi: infatti, le Alco le possiamo trovare in Portogallo, Grecia, Spagna, Romania, Jugoslavia, Camerun, Kenia, Sri Lanka, India, Russia (dove sono state però costruite direttamente in loco circa 4.000 copie delle vere Alco), fino all'America, vera patria di questi mastodonti su binari.

Le possiamo infatti trovare sulla ferrovia della Baia di Hudson, in quella di Port Colborne Harbour, in Uruguay (in uno stato però fatiscente che porta a domandarsi come possano ancora funzionare), in Perù (bellissime le foto dei treni che circolano a fianco del lago Titicaca), a Panama (in verità solo tre esemplari che circolano sulla ferrovia di circa 80 km. a fianco del canale navigabile), mentre spopolano letteralmente negli Stati Uniti, in Canada (dove circolano in desolate lande sommerse dalla neve), in Messico ed Argentina.

Non mancano i dati tecnici su ogni modello o ferrovia dove queste macchine sono impiegate, una sezione con tutti i libri dedicati alle Alco ed una sui link dei numerosi gruppi di appassionati di queste locomotive che hanno fatto (e fanno) la storia dei trasporti ferroviari nel continente americano.

Alessandro Fanutti

Recensioni

La Duegi Editrice (quella di Tutto Treno) ha recentemente pubblicato due volumetti tascabili: uno è dedicato ai rotabili storici e l'altro alle locomotive diesel FS - Trenitalia.

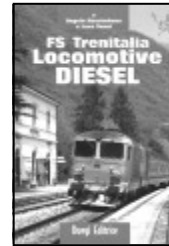


Il primo volumetto ha 132 pagine e 143 foto tutte a colori. Dopo la presentazione segue un capitoletto dedicato allo sviluppo della cultura della preservazione dei rotabili in Italia. Si entra quindi nel vivo dell'argomento (i dati sono aggiornati al giugno di quest'anno): nell'ordine locomotive a vapore, diesel, elettriche FS (Trenitalia), a cui segue il materiale delle ferrovie concesse, dei musei e di privati; per finire le carrozze e un cenno anche ai carri. Nell'ultimo capitolo sono inseriti i nominativi degli enti e associazioni che si dedicano alla conservazione del patrimonio storico. Nel complesso un buon libro, però con alcune mancanze: infatti l'opera è dedicata, come specificato nella prefazione, ai rotabili atti, o che lo potranno essere in futuro, e non tratta assolutamente i rotabili monumento (tanti) e quelli comunque statici presenti nei musei (anch'essi in buon numero). Oltre a ciò non elenca i veicoli trainati in uso ad alcune associazioni e manca un elenco dei carri merci preservati. Nell'elenco delle carrozze, ove possibile, sarebbe stato interessante anche inserire la voce livrea. Inoltre mancano alcuni veicoli motore atti in uso ad alcune associazioni.

Concludiamo con l'auspicio che venga proseguita la serie di questi "book" con altri titoli interessanti e che ma-

gari vengano colmate le mancanze segnalate con dei titoli ad hoc.

Denis Carlutti



Il secondo volumetto tratta delle locomotive diesel FS Trenitalia.

Si tratta di una riedizione aggiornata di uno dei classici manuali dedicati ad uno specifico tipo di locomotive, in questo caso gli automotori e le locomotive diesel da manovra e da treno che si sono succeduti sui binari FS dal 1931 (prime sogliole) alle D 146 (attualmente in consegna).

Il primo capitolo tratta della loro classificazione e coloritura. Si passa poi alla presentazione dell'evoluzione cronologica e tecnica delle locomotive da treno (un capitolo) e di quelle da manovra e degli automotori (un altro capitolo). Seguono poi, secondo uno schema oramai collaudato, le schede tecniche di tutti i mezzi, ordinati secondo il numero di classificazione. Infine ci sono gli elenchi numerici in cui sono riportati per ogni locomotiva il costruttore o la provenienza (per esempio da trasformazione di altre locomotive), l'anno di costruzione o di acquisizione, rinumerazione, trasformazione da parte delle FS, e l'anno di alienazione, rinumerazione, trasformazione o vendita ad altre amministrazioni o imprese ferroviarie.

Le pagine sono 144 con numerose foto e disegni; ogni scheda tecnica è inoltre corredata da una foto del mezzo.

Claudio Canton

La vendita avviene solo per corrispondenza tramite Tutto Treno al prezzo di 15 € cadauno.

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° 27 - Anno 7 (N° 4 / 2002)

Allegato al Supplemento N° 1 al N° 4 - settembre 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