



Dep. Loc. Udine: addio anche alla 880.108

Sul numero 25 - giugno 2002 de **il tender** l'articolo di Denis Carlutti relativo all'aggiornamento del parco a vapore del Deposito Locomotive di Udine nel dopoguerra si concludeva con la frase:

"Ora nel DL di Udine resta solo una solitaria 880.108, monumento ad un'epoca che, purtroppo, a Udine è definitivamente tramontata. Speriamo che non dia fastidio anche lei e che non sia perciò in partenza....."

Purtroppo la profezia di Denis si è avverata ed anche la 880 108, dopo la 880.051 (macchina ancora attiva) nel 1999, ha lasciato nei primi giorni di maggio quello che è stato il suo ultimo deposito di assegnazione.

Essa giaceva monumentata, ma praticamente abbandonata a se stessa, da molti anni all'ingresso del D.L. di Udine, sotto la torre del rifornitore dell'acqua. E' stata acquistata da un privato, lo stesso che possiede la E 626 384 e l'835.069 monumentate presso l'Hotel Willy di Gemona, che l'ha ceduta in comodato al comune di Villa Santina, che da tempo cercava una locomotiva da monumentare nella ex stazione della Società Veneta. Non è la locomotiva più adatta per



La 880.108 davanti all'ex stazione di Villa Santina (foto C. Canton)

essere esposta in una stazione di questa società privata, ma in mancanza di locomotive originali della SV ci si deve accontentare.

La 880.108 è stata così carrellata da Udine fino al piazzale esterno della stazione di Villa Santina, dove è stata esposta su un'aiuola creata appositamente. Il suo aspetto non è però dei migliori, infatti si presenta con vaste parti arrugginite; qualche piccolo lavoro di restauro, consistente nell'applicazione di antiruggine e qualche stuccatura, è già stato fatto, ma il più rimane ancora da fare.

Anche il fabbricato della stazione a-

vrebbe bisogno di un accurato restauro: le uniche parti sane sono il tetto, rifatto dopo il terremoto, un bar ospitato in un'ala del fabbricato e l'atrio della biglietteria recuperato da poco; il resto è in completo stato di abbandono.

Prima di concludere un accenno sulla 880.108 che è una locomotiva che ha una storia particolare, infatti è una delle 880 che sono state derivate dal Gr 875 con l'applicazione del surriscaldamento del vapore, in questo caso dalla 875.008, costruita nel 1912 dalla OM. La trasformazione fu eseguita nell'ottobre del 1931. La potenza delle Gr 880 era di 500 CV e la loro velocità massima era di 75 km/h.

Con la partenza della 880.108 si è così anche avverata un'altra profezia, quella di un addetto del Club Eurostar di Udine. Parlando tempo fa della situazione dei treni che fanno capo al capoluogo friulano ha dichiarato: - Se continua così, a Udine resteranno solo i treni del vapore vivo della SAT! - Per quanto riguarda le vaporiere ciò si è già avverato. Speriamo non succeda anche per gli altri treni!

Claudio Canton



Altre due viste della 880.108 nella sua nuova sede (foto C. Canton)



Siti fotografici 3

Visto che d'estate si è più portati a fotografare i treni pubblichiamo il terzo articolo dedicato ai siti fotografici, dopo quelli sulla vecchia Pontebbana pubblicati su precedenti numeri de **il tender**.

Questa volta i siti sono posti su varie linee.

Iniziamo da un sito lungo circa 10 Km. Il posto in questione è la linea di circonvallazione merci di Udine; essa è infatti tutta in trincea ed è attraversata da vari sovrappassi stradali e pedonali oltre che da due ferroviari (linee per Cividale e per Trieste). Interessanti possibilità sono offerte anche dalle due estremità che sono in rampa; lo stesso dicasi per il doppio bivio con la linea diretta al Parco (Udine) e quella per Trieste (che dicono provvisoria in attesa che venga fatta l'uscita definitiva: vedremo!). Tra l'altro su quest'ultima si trova un'interessante ponte a struttura mista (portante in ferro con impalcato in legno) che sembra fatto apposta per far delle belle foto e che sembra un invito ai modellisti a riprodurlo. Come già detto all'inizio, data la lunghezza non indicherò dei punti precisi ove eseguire delle foto; unica cosa che suggerisco è di armarsi di un po' di spirito d'avventura visto che molti punti sono raggiungibili solo con piccole stradine di campagna ed anche di "portare" una buona dose di pazienza per attendere i convogli.

Passiamo ora a un altro posto e per la precisione a Manzano: chi proviene da Udine giri a sinistra dopo il paese e prima del ponte sul Natisone; chi arriva da Gorizia giri dopo il ponte a destra. Lì si trova la celebre maxi sedia (la più grande del mondo): il treno le passa dietro; è un posto unico al mondo, una foto perciò la merita.

E ora andiamo con un bel salto geografico ad Osoppo: il nostro posto è il forte che sorge sull'enorme macigno eratico che domina la cittadina. Il luogo è meritevole di una gita anche solo per fare una camminata nel verde tra interessanti vestigia storiche d'epoca soprattutto napoleonica, ma anche di botanica visto che alcune piante sono segnate con un cartellino; in più c'è anche l'aspetto geologico (il masso è giunto fin lì con i ghiacciai che hanno modellato le montagne circostanti e creato la grande piana che all'epoca del scioglimen-

to dei ghiacciai era un enorme lago (15.000 anni fa) e di poco più giovani sono le tracce di animali, sembra cavalli, che sono state rinvenute.

Per arrivarci seguire le indicazioni stradali; l'inizio della strada del forte è in paese a destra sotto una casa che forma un portale. La strada del forte (lunga circa 2 Km) è stretta e tortuosa, perciò bisogna prestare attenzione al traffico contrario ed al manto un po' scivoloso a motivo delle foglie e del ghiaino presenti (si passa in mezzo ad un bel bosco). Volendo si può andarci anche a piedi seguendo la

strada o il comodo sentiero. Giunti al forte ci si dirige fino alla balconata; in giornate limpide c'è un bel paesaggio. Qui cercate la traccia della linea ferroviaria che è abbastanza visibile nella piana sottostante; chi è dotato di un buon spirito d'osservazione potrà scorgere, nella zona di Gemona, la Pontebbana. La linea che scorre al di sotto del nostro punto d'osservazione è la Pedemontana Gemona del Friuli - Sacile.

Nell'oramai remotissimo caso di treno a vapore si potrà seguire il convoglio, grazie alla scia di fumo, dalla stazione di Gemona fino a quella di Osoppo, perciò per circa 6 km.

Denis Carlutti

Dedicato ai ferfotografi

Su di un vecchio numero della scomparsa (e rimpianta) rivista Voies Ferrées - edizione italiana c'era un interessante e spiritoso articolo dedicato ai ferfotografi.

L'articolo era una rivisitazione di un precedente servizio comparso sulla nota rivista statunitense "Trains", scritto da un certo William Jones, e dedicato alle 7 leggi naturali del ferfotografo, un'applicazione alle ferrovie delle celebri leggi o massime di Murphy. Ma ecco le 7 leggi, precedute dalla legge di Wagner: leggetele e fatevi qualche buona risata, anche se

Legge di Wagner

Il treno che aspettate non giunge mai.

Corollario di William alla legge di Wagner

Più aspettate un treno in ritardo, più ne fate aumentare il ritardo stesso ovvero

il ritardo di un treno è direttamente proporzionale al tempo d'attesa.

Le sette leggi del ferfotografo (con variazioni)

1. Il giorno prescelto per fotografare pioverà, nevierà, nevischierà, cadrà la grandine o ci sarà almeno la nebbia.
2. Nella località in cui vi siete appostati non transiterà alcun treno per ore perché:
 - l'ultimo treno era appena passato,
 - il treno aspetta che vi siate allontanati per passare.
3. Se state guidando e siete alla ricerca di un nuovo posto, un convoglio incrocerà velocissimo la vostra auto dimostrando che:

- il capostazione non sapeva quel che diceva,

- quel ferroviere scherzava o mentiva?

4. Se siete in attesa ben piazzati in un bel posto dopo un po' vi domanderete: ma c'è traffico su questa linea? La risposta è:

- no, non c'è affatto traffico,

- il traffico comincia dopo il crepuscolo,

- ci sarebbe, ma c'è stato un incidente,

- c'è abitualmente quando non ci sono scioperi.

5. Se decidete di trasferirvi in una località nuova:

- appena vi spostate indovinate che cosa vi sfugge via?

- il posto prescelto è oramai stato recintato.

6. Il transito di treni inconsueti, incroci fra convogli, improvviso aumento del traffico si avranno non meno di 15 minuti dopo che il fotografo ha dovuto sospendere le riprese per:

- urgente bisogno corporale,

- rientrare a casa per un appuntamento.

7. Visitando una rimessa o un deposito eventuali rotabili inconsueti, rari, allo stato di prototipo o nuovi di fabbrica o comunque mancanti alla vostra collezione fotografica saranno certamente:

- in officina al buio,

- nascosti dietro altri mezzi di scarso interesse,

- fuori, in linea, in servizio ad un treno, per cui vi sentirete dire:

"Oh che peccato, era proprio qui stamattina!"

Vi siete riconosciuti in qualche situazione che vi è capitata?

Denis Carlutti

Trainwatching sul nodo di Villach

Come intuirete leggendo queste note, ultimamente sono stato spesso a Villach, dove si possono osservare e fotografare tranquillamente i treni; perciò ho preparato questo articolo di trainwatching, assieme ad uno schema del nodo di Villach ed una tabella delle locomotive austriache presenti in zona e sui loro servizi.

Le locomotive che si possono vedere a Villach sono delle ÖBB, delle DB ed anche della GYSEV; le carrozze sono delle ÖBB, DB (anche con denominazione DB Autozug e DB Nachtzug), FS, SŽ (Slovenia), HŽ (Croazia), BDZ (Bulgaria con Optima Express), ČD (Rep. Ceca), ŽSR (Slovacchia), PKP (Polonia), SNCF (Francia) e VSOE (Venice Simplon Orient Express); i carri, ovviamente, sono di quasi tutte le amministrazioni europee.

Passiamo al trainwatching.

Il 6 aprile nel deposito di Villach c'era la 1010-02, una delle ultime 4 locomotive di questa classe ancora in servizio sulle ÖBB. E' probabile che queste macchine non vedranno la fine di quest'anno.

Era anche presente la 1144 che è la versione telecomandata via radio delle 1044.

Infine erano presenti ben tre Hercules 2016, ovvero le cosiddette Taurus diesel; due di queste erano la 014 e la 015. Il 19 aprile invece è stato interessante l'arrivo di 3 convogli con materiale DB: uno alle 9.30, un espresso di 15 carrozze alla cui trazione c'era la DB 101-002 con insegne pubblicitarie, proveniente da Hannover e diretto a Klagenfurt, e due d'agenzia, il primo verso le 11.30 con la DB 101-110 e carrozze Autozug e l'altro alle 12.15 di composizione simile con in testa la DB 110-375 del D.L. di Köln. Da segnalare infine

il transito di un merci che aveva in testa la 1116-001.

Il 25 aprile alla testa dell'espresso delle 9.30 c'era una DB 101 in livrea pubblicitaria dell'Agfa estesa su tutta la macchina. Poi sono giunti i due Autozug, il primo con la solita DB 101 in livrea tradizionale ed il secondo con una DB 110 del D.L. di Saarbrücken.

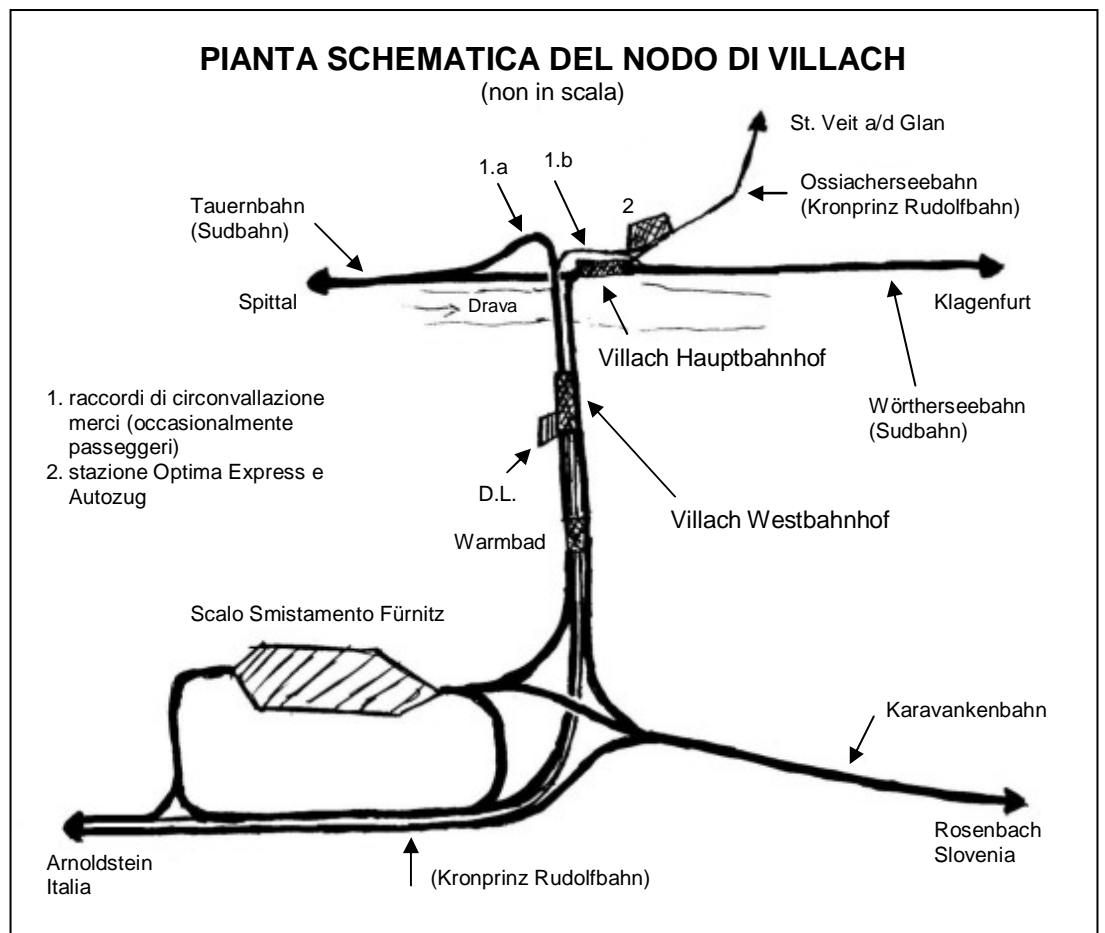
Da segnalare anche un altro treno d'agenzia giunto il giorno prima e che è ripartito il giorno dopo. Il convoglio era composto oltre che dalla locomotiva da 6 vetture e precisamente da 4 tipo X, di 1ª classe in color blu scuro con filetti in oro, scritte in bronzo in rilievo Eisenbahn Continental & Klassich Courier ed al centro uno stemma dipinto, sullo stile CIWL, rappresentante due leoni rampanti che inquadrano la scritta EC, una tipo X, in origine mista di 2ª classe/bagagliaio usata come bar e



Una 1044 sul raccordo merci nel 1991 (punto 1.b della piantina) (foto C. Canton)

dancing in livrea bianco e rosso (rosso di tonalità simile a quella delle SNCB) con uno schema simile alle vecchie Eurofima, e per finire una ristorante delle DB (Reisen & Touristik), nei sempre bei colori TEE.

La locomotiva, che si trovava nel deposito di Villach, era una Taurus Dipolok Siemens, la ES 64 U2-028 nei classici colori di queste macchine, muso giallo e centro grigio metallico con la scritta Dipolok, praticamente nuova di fabbrica, infatti è



stata consegnata alla fine di marzo con il numero Siemens 2003/20778. Da segnalare nella stessa giornata la presenza, insolita per Villach, di una carrozza a due piani; esse sono di solito utilizzate sulle linee da Vienna per Linz e Salisburgo.

Per finire segnalo che ogni domenica c'è la possibilità di osservare a Villach una locomotiva di tipo Taurus immatricolata Gysev, una ferrovia privata austro-ungherese (classificazione 1047.501÷505). La macchina solitamente traina un merci da Fürnitz a Sopron con partenza alle 9.06. Consiglio ai fotografi di appostarsi nella zona di Villach Warmbad ed essere lì già prima delle 9.00.

Per concludere qui a lato è stata inserita una tabella delle locomotive presenti a Villach, che comprende anche i servizi sulle quali sono utilizzate.

Denis Carlutti

Locomotive elettriche	
classe	servizi
1042 (rara)	passeggeri (regionali) e merci
1142	
1044	passeggeri (dai diretti agli EC) e merci
1144	
1063	di norma manovrano nello scalo di Fürnitz, raramente nella stazione di Villach, occasionalmente effettuano merci anche in doppia mista verso Spittal
1164	
1010 (rara)	merci (per lo più RoLa – Autostrada Viaggiante)
1110 (rara)	
1016	passeggeri (dai diretti agli EC) e merci
1116	
Locomotive diesel	
2067	manovra nello scalo di Villach Westbahnhof, in D.L. e su raccordi
2068	manovra a Fürnitz e Villach Hauptbahnhof e Westbahnhof
2043	passeggeri (regionali) e merci
2143	
2016	assegnate al D.L. di Villach, ma usate nella zona di Klagenfurt
Automotrici diesel	
5047	usate verso Arnoldstein e Klagenfurt



Una 2043 a Hermagor nel 1990
(foto C. Canton)

Treni e calura

Il caldo di giugno ha creato problemi anche alle ferrovie. I passeggeri partiti da Udine il 13 giugno con il treno violetto dell'Unitalsi per Lourdes hanno sofferto il gran caldo a causa del guasto, manifestatosi subito dopo la partenza, dell'impianto di condizionamento di alcune carrozze.

Il treno è stato poi fatto fermare a Vicenza dove sono stati fatti intervenire i sanitari per soccorrere i malati che stavano accusando malori. Qui il treno è rimasto fermo per 4 ore; in seguito è ripartito ed ha sostato a Verona e Milano dove sono state sostituite le carrozze guaste.

Due giorni prima una cisterna carica di 30.000 litri di butirraldeide, una sostanza molto infiammabile, provenien-

te dalla Polonia ha cominciato a perdere il suo contenuto nella stazione di Tarvisio. Dopo che il carro è stato isolato su un binario morto, è intervenuto un tecnico della ditta di Verona destinataria del carico che ha provveduto alla riparazione, consentendo così la partenza della cisterna. E questa non è stata una bella pubblicità per la ferrovia, che solo alcuni giorni prima, dopo che un camion che trasportava prodotti pericolosi si era incendiato in autostrada, era stata rivalutata come vettore più sicuro per il trasporto delle merci pericolose.

Il 16 giugno c'è stato un principio d'incendio del generatore di corrente di una carrozza di un convoglio che trasportava militari inglesi sulla Pontebana. Il treno è stato fatto fermare a Pontebba dove sono intervenuti i pompieri.

Claudio Canton

Novità FUC

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato 16 milioni di euro per la Ferrovia Udine-Cividale, attualmente in gestione alla Sistemi Territoriali (società della Regione Veneto). 5,8 milioni sono destinati all'acquisto di due nuove automotrici bicassa (tipo Desiro Siemens, Minuetto Alstom o simili), per i quali è già stata indetta la gara di appalto con consegna prevista entro la fine del prossimo anno. Altri 2,6 milioni sono destinati al completamento della sostituzione dell'armamento tra la stazione di Udine e la località San Gottardo, quartiere alla periferia di Udine, dove si prevede anche la realizzazione di una nuova fermata con parcheggio scambiatore. Altri 6 milioni serviranno per l'eliminazione dei passaggi a livello sulle strade principali, a cominciare da quello situato poco dopo il ponte sul Torre in direzione di Cividale dove la linea interseca quella che sta diventando la circonvallazione est di Udine.

Con queste migliorie, che comporteranno anche l'aumento delle corse, la Sistemi Territoriali prevede di aumentare il numero di passeggeri da 500 mila a 800 mila all'anno.

Fra parentesi, per la sistemazione di alcune importanti arterie stradali sono stati stanziati 430 milioni di euro!

Claudio Canton

Notizie Flash

Friuli

Si torna a parlare di un collegamento tra la stazione e la fiera di Udine lungo il canale Ledra. Verrebbe installato un minimetro che corre su due binari paralleli con trazione a fune, con lo stesso principio delle cabinovie ad aggancio automatico.

Il percorso partirebbe dalla stazione con fermate nei piazzali Cella, XXVI luglio e Diacono, all'ospedale, in Borgo Nuovo (zona via Cotonificio), nella nuova zona universitaria, allo stadio ed in fiera, dove verrebbe realizzato anche il deposito; sono previste delle gallerie nei punti nevralgici. La percorrenza di tutto il tragitto sarebbe di circa 23 minuti con una velocità massima di 25 km/h.

Un sistema simile è già stato sperimentato a Perugia.

La realizzazione verrebbe offerta da una ditta che si occupa di discariche, per riappacificarsi con la città per i disagi creati da questa attività.

Claudio Canton

Il 28 maggio, durante un temporale, un'impalcatura si è schiantata sulla ferrovia all'altezza di Buttrio sulla linea Udine-Trieste. Il traffico è rimasto paralizzato per oltre due ore fino alla rimozione dell'impalcatura e al ripristino della linea aerea.

Claudio Canton

A fine maggio avrebbe dovuto arrivare al TMR di Udine la prima E 464, però al momento di andare in stampa non si hanno ancora notizie certe sulla sua assegnazione (si è solo notata per un giorno una E 464 in deposito a Udine alla metà di giugno. N.d.R.). Le E 464, delle quali è prevista la consegna di una locomotiva al mese, sostituiranno le vecchie E 646, che passeranno alla divisione Cargo. La scelta di eliminare le E 646 è dovuta all'avanzata età dei mezzi ed all'aumento esponenziale dei chilometri percorsi giornalmente.

In futuro è prevista anche la sostituzione delle ALe 803 con i più moderni TAF e/o con i futuri Minuetto. Le ALe 803, come gli E 646 presentano sempre più spesso guasti che mettono in evidenza la loro inidoneità al servizio regionale. Roberto Vassilich

A Villa Vicentina si può "ammirare" l'immensa distesa di ghiaia, illuminata da numerose torri faro, rimasta dove esisteva lo scalo merci (mai usato) ed ora demolito.

Roberto Vassilich

A Basiliano la Friulanagas ha ampliato il proprio raccordo, raddoppiandolo ed ha acquistato un secondo locomotore diesel per le manovre: è dipinto in blu con il contorno del radiatore bianco. R. Vassilich/D. Carlutti

Nella stazione di Udine è stato smantellato il tronchino che serviva il centro di smistamento della posta di Udine Ferrovia.

A Pinzano sono stati eliminati tutti gli scambi, ad esclusione di uno rimasto per un binario di servizio, ed è stata effettuata una rettifica di tracciato che ha lasciato solo il binario di corsa (l'ex binario 3); gli altri binari vengono lentamente smantellati.

Roberto Vassilich

E' prevista la chiusura della biglietteria della stazione di Tarvisio Boscoverde, attualmente gestita da un solo addetto e quindi spesso chiusa quando quest'ultimo è in turno di riposo, in ferie o ammalato. Verrà così installata una nuova emettitrice automatica di biglietti che consentirà di effettuare anche le prenotazioni. Altre due biglietterie automatiche saranno installate in locali pubblici di Tarvisio.

La mega stazione di Tarvisio B.V. diventa così sempre più una cattedrale nel deserto; infatti non c'è un'edicola, un bar e neppure dei distributori automatici di bevande e cibo; i pannelli che segnalano i pochi treni non funzionano e spesso sono guasti anche gli ascensori; infine sono carenti anche i collegamenti tra la stazione ed il centro cittadino.

Claudio Canton

Italia

Il 16 aprile è stato raggiunto a Roma l'accordo fra la società Trenitalia, la Confindustria e le organizzazioni sindacali maggioritarie per il nuovo contratto delle attività ferroviarie in Italia, che avrà valore per i ferrovieri e per i dipendenti delle 28 imprese italiane titolari di licenza ferroviaria.

L'accordo non è stato sottoscritto dai

rappresentanti dei ferrovieri autonomi dell'Orsa perché, a loro dire, è molto penalizzante per i lavoratori. Infatti introduce una serie di norme in fatto di orario di lavoro, flessibilità, mobilità e part time che non potranno non avere conseguenze, come la chiusura e la riduzione di impianti medio-piccoli (come Udine) e di personale con conseguente trasferimento dello stesso verso i cosiddetti "macroimpianti" distanti anche decine di chilometri. Gianni Viel

Il 16 maggio sugli indicatori della stazione di Mestre comparivano le scritte "Rapido" invece di "EuroStar".

Forse, dopo molti anni dalla soppressione di questi treni, non è ancora avvenuto l'aggiornamento delle indicazioni sulle palette rotanti perché anche sul n. 22 (settembre 2001) de **il tender** veniva segnalata una scritta TEE! Giampaolo Scodellaro

A tutte le ALn 668 del D.L. di Treviso verrà sostituito il banco di manovra, lato cab. A, con quello unificato delle ALn 663. Roberto Vassilich

Lo scalo di Portogruaro risulta sempre deserto; sul raccordo del magazzino sosta da mesi solitario il rudere di un piccolo diesel grigio.

In forte crescita è invece il raccordo della Italgas con numerose tradotte di cisterne gas. Roberto Vassilich

La ÖBB Rail Cargo Austria ha recentemente inaugurato a San Stino di Livenza una piattaforma logistica dedicata al trasporto di acciaio, carta e prodotti chimici.

La Magazzini Veneto Orientale, così si chiama la joint-venture che l'operatore merci austriaco ha concluso con l'italiana Lucefin per la gestione della piattaforma, si occupa dell'intero ciclo logistico della merce, dalla presa in consegna al trasporto al cliente. La piattaforma consentirà di sviluppare i traffici nord-sud grazie anche ai collegamenti con il centro di smistamento ferroviario di Villaco.

Alessandro Fanutti

La Toscana cofinanzierà la fornitura di nuovi rotabili di Trenitalia per i servizi all'interno della propria regione: si tratta in particolare di 16 convogli tipo Minuetto (10 a trazione diesel e 6 elettrici) e di 10 locomotive E 464, materiale che si aggiungerà a quello

in corso di fornitura nei prossimi mesi, quali 4 Minuetto e 10 locomotive E 464.

Il valore dell'ultima commessa di Trenitalia-regione Toscana è pari a circa 77 milioni di euro e servirà per migliorare i collegamenti ferroviari tra i vari centri toscani.

Alessandro Fanutti

Europa

Le ÖBB hanno impostato un programma di riqualificazione delle 20 principali stazioni ferroviarie austriache, allo scopo di renderle più adatte per fornire un servizio migliore rispetto a quello finora garantito all'utenza ferroviaria; la prima ristrutturazione è già stata completata con l'inaugurazione il 16 maggio della rinnovata Graz Hauptbahnhof, due anni di lavoro per una spesa di 24 milioni di euro. La stazione della capitale stiriana, che vede un movimento di 25.000 passeggeri al giorno, si presenta oggi come un nuovo biglietto da visita per coloro che arrivano in città, più luminosa, rinnovata nei sottopassaggi e nelle pensiline, senza però intaccarne la struttura e le caratteristiche storiche del fabbricato che comunque è stato tutto tirato a lucido. Spazi commerciali e locali di ristoro completano l'offerta di una struttura che fu realizzata nella seconda metà dell'Ottocento, in concomitanza con la costruzione della Südbahn verso Trieste e ricostruita tra gli 1947 ed il 1956 dopo gli ingenti danni subiti dai bombardamenti del lunedì di pasquetta del 1945.

Alessandro Fanutti

Con il 15 giugno 2003 le ÖBB attuano un piano di riduzione dei tempi di percorrenza sulla Westbahn e sulla Südbahn: in media, i convogli guadagnano 30 minuti rispetto ai precedenti orari andando così a costituire, secondo le intenzioni della Direzione delle Ferrovie Austriache, un valido concorrente non solo all'automobile ma anche ai voli di linea interni. Con la velocizzazione attuata, si potrà ora andare da Villaco a Vienna in 4 ore e 2 minuti e da Salisburgo a Vienna in 2 ore e 45 minuti.

Alessandro Fanutti

Il nuovo Governatore del Tirolo, Herwig van Staa, ha deciso di rendere

permanente il divieto di transito notturno dei Tir sull'autostrada A/12 Innsbruck-Kufstein, in un tratto di 46 chilometri tra Ampass e Kundl, rendendo di fatto intransitabile di notte l'asse del Brennero verso Monaco in quanto anche la parallela strada federale è vietata ai mezzi pesanti.

Inoltre, sullo stesso tratto dal 1° agosto sarà in vigore anche un divieto settoriale, valido giorno e notte per materiali da scarto e rifiuti, cereali, tronchi di legno, sughero, minerali ferrosi e non, pietrame, terra e materiale da riporto, autoveicoli e rimorchi, tondino di ferro, tutte merci che a partire da quella data potranno transitare in Tirolo solo a mezzo ferrovia.

L'Austria sta così diventando (ed il Tirolo già lo è) sempre più off limits per i camion, se si considera che dal 1° gennaio 2004 verrà anche introdotto un pedaggio all'uso delle strade pari a 0,27 euro a chilometro percorso.

Alessandro Fanutti

La ferrovia turistica Gurktalbahn vende vari rotabili di sua proprietà: tra questi un locomotore diesel, vari carri merci ed una draisina.

Denis Carlutti (da Schienenverkehr Aktuell 5/03)

Semaforo rosso per le Ferrovie Svizzere: il bilancio 2002 si è infatti chiuso con una perdita di 12 milioni di franchi, che non è compensata dal record storico di viaggiatori trasportati, oltre 14 milioni (+6,6%), mentre il settore merci ha registrato una flessione del 6,9%, causate dalla congiuntura dell'economia e dalle interruzioni che hanno ostacolato il traffico internazionale (Luino, Chiasso).

E proprio nel settore merci a carro tradizionale, la SBB Cargo ha in programma una "cura dimagrante" per ovviare al deficit di 40 milioni di franchi causato proprio dal sistema Cargo Rail. Verranno ridimensionati i punti di inoltro dei vagoni merci, che scenderanno dagli attuali 693 ai programmati 250, verrà ottimizzato l'orario di servizio, nonché una riduzione del personale per circa 900 unità, senza tuttavia ricorrere al licenziamento.

Alessandro Fanutti

A cosa servono treni ultramoderni e linee ad altissima tecnologia quando è il macchinista che decide di andarsene? E' infatti successo il 2 maggio

sulla nuova ferrovia ad alta velocità Colonia-Francoforte che il macchinista di un ICE DB proveniente da Dortmund, alle ore 16,17, tra le stazioni di Colonia Deutz e Siegburg, terminato il suo turno ha arrestato il convoglio in mezzo alla campagna ed è tornato a casa attraverso i campi, lasciando nell'imbarazzo più totale il personale viaggiante che non sapeva come calmare i sempre più inferociti passeggeri.

Alessandro Fanutti

Le Ferrovie Svizzere hanno istituito dal 14 giugno al 9 agosto uno speciale convoglio per portare i propri concittadini sulle spiagge di Rimini senza l'assillo del traffico. Il Bade-Express (o espresso dei bagni) parte infatti da Zurigo alle 7,30 per essere alla stazione di Rimini alle 14,58, senza fermare a Milano Centrale, con carrozze climatizzate tutte rigorosamente SBB e per il prezzo di 128 franchi in seconda classe più 19 franchi di supplemento offre ai passeggeri un quotidiano, un caffè/the/Ovomaltina con brioche appena partiti ed un panino, un frutto di stagione ed acqua minerale a metà percorso.

Il convoglio ha inoltre a disposizione un RailBar; al ritorno la partenza dalla spiaggia, ..., pardon, da Rimini è fissata alle ore 15,39 per essere a Zurigo alle ore 23,30, "ohne Stau und ohne Stress", ovvero senza code e senza stress, come recita la pubblicità del treno.

Alessandro Fanutti

La Banca Europea degli Investimenti ha concesso al gestore della rete ferroviaria spagnola (GIF - Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) un prestito di 300 milioni di euro, prima trince di un prestito totale pari a 2.500 milioni di euro, necessari alla costruzione della nuova linea ad alta velocità Madrid-Barcellona-Figueres, facente parte del Trans European Network e destinata ad arrivare fino a Montpellier dove si salderà alla rete ad alta velocità francese.

La linea avrà un'estensione di 744 chilometri e lunga di essa verranno anche ammodernate o costruite ex novo le stazioni di Madrid, Guadalajara, Calatayud, Saragozza, Lleida, Tarragona, Barcellona Girona e Figueres.

Alessandro Fanutti

Da metà aprile è stato istituito il primo servizio di autostrada viaggiante Ro-La verso un Paese dell'ex URSS

per il trasporto di autocarri: si tratta infatti del collegamento tra Slawkow, città polacca del distretto industriale dell'Alta Slesia, e Kiev, capitale dell'Ucraina, per un totale di 1.028 km che vengono percorsi, una volta alla settimana, in 35 ore, contro le 28 ore necessarie per un viaggio tutto strada. La particolarità del servizio, oltre a quanto sopra detto, sta anche nel fatto che l'intera linea è armata secondo lo scartamento occidentale, in quanto essa è stata costruita all'epoca dell'Unione Sovietica per farvi confluire dalla Polonia il carbone e lo zolfo estratto dalle miniere della Slesia. Ciò rappresenta un vantaggio nei tempi di percorrenza del servizio Ro-La in quanto il convoglio, al confine polacco-ucraino, non deve sostituire gli assi dei vagoni.

Alessandro Fanutti

Resto del mondo

Grandi manovre sui binari Usa: la BNSF, Burlington Northern and Santa Fe Railway Company, ha infatti ceduto 288 miglia di linee ferroviarie in Alabama alla Rail America Incorporation, società controllata dalla Alabama & Gulf Coast Railway, che ora gestisce in totale 429 miglia di binari.

Alessandro Fanutti

Il termine delle ostilità militari in Iraq ha coinciso con l'inizio delle attività atte a ripristinare i servizi essenziali del Paese e farvi confluire gli aiuti umanitari per le popolazioni: per questo, ad opera delle forze militari della coalizione, è stato ripristinato un tratto delle ferrovie che da Bassora conduce verso Baghdad.

Questa tratta faceva parte di un lunghissimo collegamento ferroviario che doveva collegare il porto della città irachena addirittura con Londra, capitale di quell'impero che alla fine dell'Ottocento possedeva tutti i territori dell'antica Mesopotamia. Escluso il tratto Bassora-Baghdad, che ha avuto una breve esistenza, il collegamento Londra-Baghdad ha realmente funzionato con quattro treni che ne garantivano il viaggio fra i due estremi: il Golden Arrow, tra Londra e Dover, dove si trasbordava sul traghetto per Calais, la Fleche D'Or, tra Calais e Parigi, l'Orient Express tra Parigi ed Istanbul Hadairpasa (sponda europea), dove si prendeva il traghetto per superare il Bosforo, il Taurus Express, tra Istanbul Sirkeci (sponda asiatica) e Baghdad.

Alessandro Fanutti

Trainwatching

Da qualche tempo hanno ricominciato a circolare sulle linee della nostra regione diversi carri marcati JŽ e quindi appartenenti alle ferrovie della Serbia. Moltissimi di questi carri giacciono abbandonati in stazioni secondarie slovene e croate, spesso vistosamente danneggiati. Principalmente sono carri tipo Eas, ma vi sono anche dei pianali Rs e dei carri trasporto auto Laekks.

Lorenzo Pantani

L'8 marzo erano presenti nel deposito locomotive di Treviso le Aln 668 1470, 1471 e 1480.

Giampaolo Scodellaro

Il giorno 23 marzo, nella stazione di Villa Opicina, erano presenti alcuni interessanti rotabili: un carro pianale Rs bulgaro delle BDZ, un carro Eaos MÁV noleggiato alla U.S. Steel Kosiće e un carro pianale trasporto container sempre MÁV dotato di una livrea blu sgargiante. Nella stessa mattinata è poi passata una 362 SŽ, trainata da una E656 XMPR, diretta a Firenze per le prove di circolabilità RFI in vista dell'acquisto di tali macchine da parte delle FNM.

L. Pantani/D. Carlutti

Il 29 aprile è transitata a Casarsa la locomotiva E 636.112 del deposito di La Spezia che presentava nella marcatura laterale la sigla E 656.

Giampaolo Scodellaro

Il 1° maggio alcuni soci della SAT hanno partecipato al treno speciale a vapore effettuato con la 880.051 sulla Ferrovia del Basso Sebino.

Nella foto di C. Canton, qui a fianco, la locomotiva, perfettamente restaurata, pronta a partire da Paratico/Sarnico per Palazzolo sull'Oglio.

L'8 maggio è transitata sulla Pontebana la locomotiva E 645.040 che recentemente è stata dipinta con le due tonalità di blu che avevano le E 646.035 e 037 quando erano utilizzate con il Treno Azzurro.

Roberto Vassilich

Il 13 maggio in composizione ad un treno diretto a Tarvisio c'era un carro a carrelli tipo Rils con testate metalliche e telone scorrevole. La particolarità di questo carro è che non aveva nessuna marcatura a parte una grande scritta Trenitalia sul telone, che era verde con il tetto bianco.

Valter Paoluzzi

Circola anche a Udine (sulla linea per Venezia) una composizione di carrozze sulla quale sono applicati pannelli pubblicitari di tipo simile a quelli degli autobus.

Denis Carlutti

I 245 del deposito di Udine iniziano ad essere diversificati tra loro. Alcuni hanno la classica livrea e targhe rosse, altri hanno l'aggiunta della scritta FS Trenitalia e, per finire, ora c'è la versione con targhe in metallo naturale.

Denis Carlutti



La 80-915 kkStB

Sul numero 6/03 dell'Eisenbahn Kurrier si parla delle locomotive austriache gruppo 80 kkStB, immatricolate come Gr 476 nelle FS e come gruppo 57 nelle DRG ai tempi dell'annessione dell'Austria al reich germanico. L'interesse per una di queste macchine è dato dal fatto che la 80-915 ha prestato servizio anche in Carinzia e perciò è verosimile che arrivasse anche a Tarvisio.

Fu costruita in Boemia dalla Breitfeld/Danek con il n° 18 e consegnata alla direzione d'esercizio di Pilsen nel 1913 con immatricolazione kkStB 80-915; dopo vari giri arriva a Villach nel settembre 1943 e vi rimane fino al maggio 1945. Durante questo periodo viene spesso assegnata per periodi più o meno lunghi ai D.L. di Villach, Klagenfurt e St. Veit a/d Glan; infine il 28 luglio 1951 abbandona per sempre la Carinzia. Viene quindi accantonata nel deposito di Bruck a/d Mur il 7 maggio 1964 e demolita il 5 luglio 1965.

Denis Carlutti

Visita alla Mehano

Il 2 giugno un folto gruppo di soci della SAT, a cui si sono aggiunti alcuni simpatizzanti, ha visitato a Izola (Isola d'Istria) lo stabilimento della ditta slovena Mehano, produttrice di modelli ferroviari e di giocattoli.

Questa ditta è nata nel 1952 producendo il Meccano, noto gioco di costruzioni meccaniche; in seguito su richiesta di un americano ha cominciato a costruire modelli di treni statunitensi. Ha poi lavorato anche per varie ditte del settore fermodellistico; ora ha una propria produzione degli oramai tradizionali modelli americani, a cui ha aggiunto ultimamente la costruzione dei primi modelli europei, presentati con il marchio Mehano Prestige in quanto sono ben rifiniti, ai livelli dei migliori produttori mondiali.

Dopo avere presentato mezzi tedeschi e francesi, quest'anno ha appena preparato il modello di una locomotiva belga: la Vossloh HLD 77, della quale abbiamo potuto ammira-



Foto della Vossloh HLD 77 tratta dal catalogo 2003 della Mehano

re i primi modelli, finiti proprio due giorni prima della nostra visita. Si tratta di un modello ai livelli delle migliori produzioni, composto da decine di pezzi, con un motore che garantisce un ottimo funzionamento ed un buon minimo.

Questo fa ben sperare per l'imminente arrivo sul mercato italiano di modelli di casa nostra in scala H0, dopo quelli in scala N presentati l'anno scorso. Infatti ci è stato confermato che la Mehano intende produrre anche modelli italiani e che la E 402A, annunciata a Novegro, è in avanzata fase di progettazione. L'unico dubbio della dirigenza della Mehano riguarda il mercato italiano: infatti la ditta non è conosciuta dal grande pubblico ed ha paura di scontrarsi con il "colosso" Rivarossi, ma, vista la qualità degli ultimi prodotti, abbinate ad prezzo contenuto, i modelli

che produrrà per l'Italia avranno sicuramente un grande successo.

La Mehano costruisce anche giocattoli: al momento della nostra visita erano in lavorazione le macchine da scrivere della Barbie e dei flipper.

Ma veniamo alla visita, che ha dovuto essere effettuata in un giorno della settimana, approfittando di una nostra festa nazionale, su specifica richiesta della ditta perché al sabato la ditta è chiusa. L'accoglienza è stata ottima e ci è stato fatto vedere tutto il ciclo di lavorazione, ad esclusione della fase di progettazione e di realizzazione degli stampi che avvengono in un altro luogo. Si parte dallo stampaggio dei vari pezzi, passando poi alla loro verniciatura, all'applicazione delle scritte in tampografia, al montaggio, al collaudo e all'inscatolamento e imballaggio per la spedizione.

In questo periodo la lavorazione è concentrata principalmente sugli elettrotreni francesi Thalys, in quanto la



Lo stabilimento della Mehano con sullo sfondo la cittadina di Izola

Binario Internet

Se fra i lettori de **il tender** c'è qualche Märklinista interessato, segnalo l'apertura del primo gruppo Yahoo dedicato a Märklin in italiano. Si chiama "Amici Märklin", ed è reperibile all'indirizzo <http://it.groups.yahoo.com/group/AmiciMärklin/>.

Per iscriversi bisogna inviare un messaggio a: AmiciMärklin-subscribe@yahoogroups.com.

Michele Orlandi

Mercatino

CEDO riviste:

- i Treni dal n° 101 al n°227 (rilegati per annata) a 1 € la copia
- Mondo Ferroviario (completo d'inserti) dal n° 1 al n°127 (rilegati per annata) a 1 € la copia.

ed enciclopedie:

- Modellismo Ferroviario – 11 vol.
- Il mondo dei treni – 7 volumi
- Treni da leggenda – 16 fascicoli a schede

Bruno Cappelletti, tel. 0432677649, ore serali

Ultima Ora

Le DB arrivano in Italia. E' stato finalmente raggiunto l'accordo per l'acquisto del 60% delle quote della SAF (la società che gestisce i servizi automobilistici della provincia di Udine) da parte delle ferrovie tedesche.

Maggiori informazioni sul prossimo numero.

Claudio Canton

Realtà e modellismo I treni della Pontebbana

Comincia da questo numero la pubblicazione di alcuni articoli dai quali i plasticisti possono trarre spunto per comporre convogli realistici sui loro impianti.

Le composizioni sono per la maggior parte ridotte nella loro lunghezza, però conservano la loro tipologia (in pratica sono state semplificate), sempre pensando alle dimensioni di gran parte dei plastici.

Nella composizione sono indicati la

locomotiva, il tipo delle carrozza o dei carri ed il decennio delle osservazioni, cosicché i più esperti potranno stabilire l'epoca e, di conseguenza, il tipo dei mezzi, la loro coloritura, gli stemmi delle amministrazioni e quant'altro ne consegue.

Le composizioni sono divise in varie categorie che sono le seguenti:

- A) Passeggeri (di vario genere)
- B) Merci (a composizione uniforme e/o a tipologia di carico uniforme)

- me)
- C) Treni particolari (speciali, prova)
- D) Ospiti (turistici)

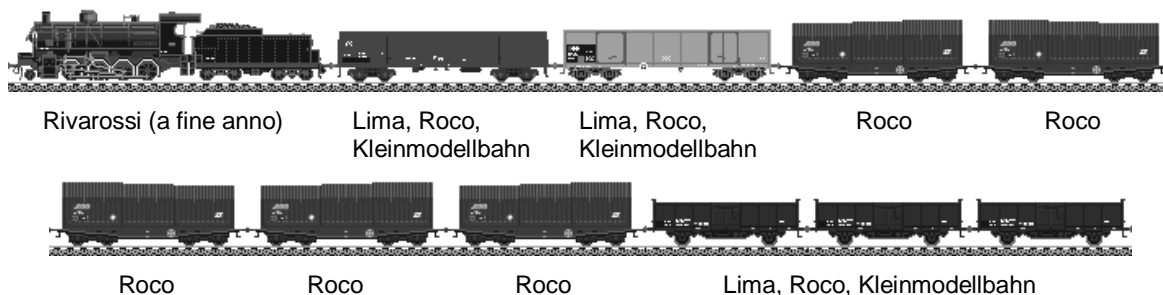
Iniziamo questa carrellata (che ribadisco non ha alcuna pretesa di essere esaustiva in quanto indicherò delle composizioni che, a mio modesto e sindacabilissimo parere, sono caratteristiche) da alcuni treni speciali a vapore.

D. Carlutti/C. Canton

TRENO PROVA "MERCİ A VAPORE" - UDINE-PONTEBBA - 4 MAGGIO 1989

Composizione reale, nell'ordine

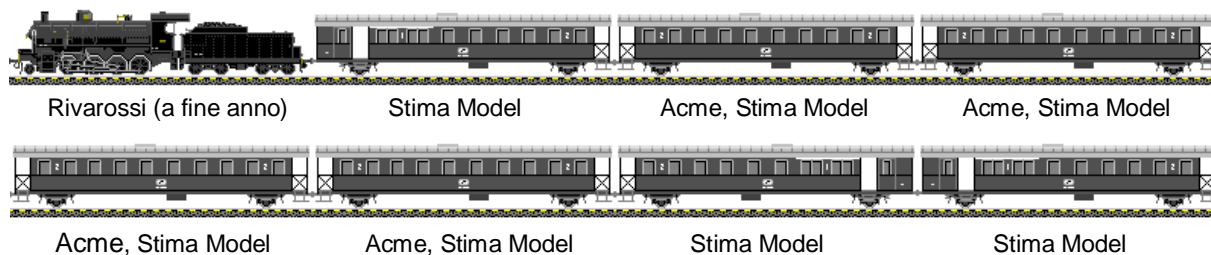
740.108, 1 Eaos FS, 1 Eaos SBB-CFF, 5 Shimms ÖBB, e 3 E FS



TRENO SPECIALE UDINE-VILLACH - 21 maggio 1989

Composizione reale, nell'ordine

740.108, 1 carrozza a terrazzini mista ABDT 66000, 4 carrozze a terrazzini BT 46000, 2 carrozze a terrazzini miste ABDT 66000 (tutto grigio ardesia)



Variante TRENO SPECIALE UDINE-VILLACH - 27 maggio 1990

740.108, 1 carrozza a terrazzini mista ABDT 66000, 2 carrozze a terrazzini BT 46000, 1 carrozza a terrazzini mista ABDT 66000, 1 bagagliaio 2 assi DI 90000, 1 carrozza a terrazzini mista ABDT 66000, 2 carrozze a terrazzini BT 46000 (tutto grigio ardesia)



L'angolo del fuochista

dedicato a Roberto, neo macchinista TMR Trenitalia

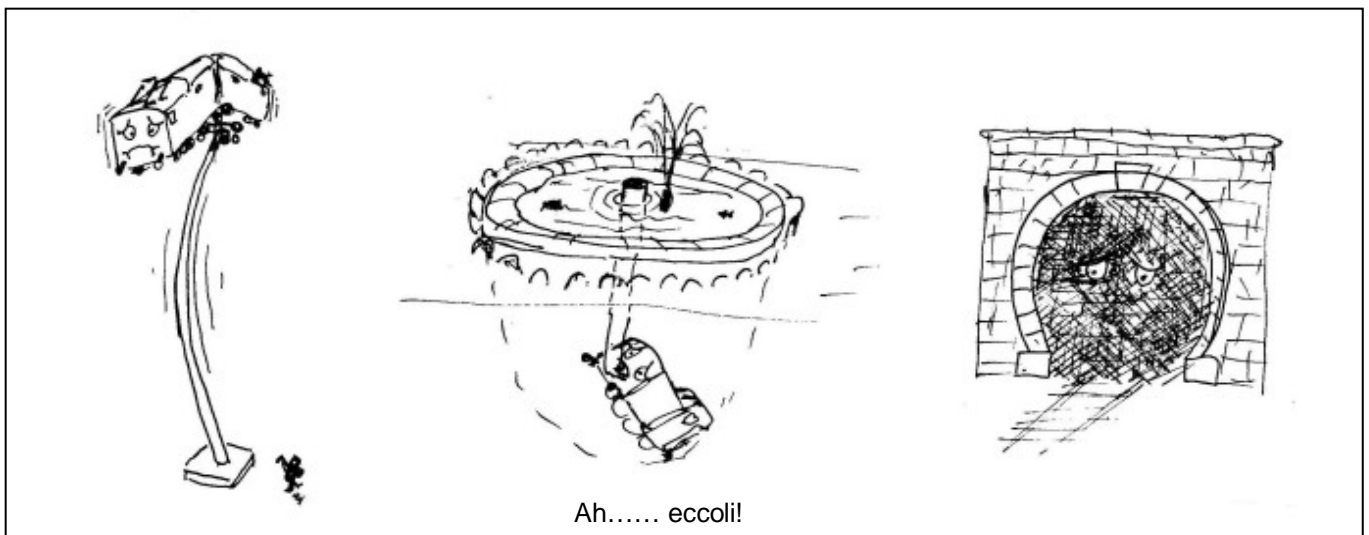
Ovvero cosa succede quando un neo assunto arriva al Dep. Loc. di assegnazione



La giornata inizia con l'arrivo (a fatica) al deposito.....



..... ed ecco come i rotabili reagiscono alla sua vista. Ma... dove sono finiti tutti?



Ah..... eccoli!



I pensieri di un'automotrice....

"Sigh! si stava così bene, ma ora è tornato Roberto, ex geniere. Non viaggia più nessuno e lui da solo mi fa andare già oltre prestazione e così mi rompe sempre....."

Carro Vs Ferfix

Avviso per chi ha comperato il kit del carro soccorso di II^a categoria Vs della Ferfix: se si raggiunge un certo numero di richieste è possibile realizzare le decals con le scritte del carro del dep. loc. di Udine. Informazioni e prenotazioni in carrozza.

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° 28 - Anno 8 (N° 2 / 2003)

Allegato al Supplemento N° 2 al N° 1 - marzo 2003 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