



I 120 anni della Ferrovia Udine-Cividale

Il 24 giugno, esattamente 120 anni dopo l'inaugurazione avvenuta proprio il 24 giugno 1886, si sono tenuti i festeggiamenti per ricordare l'apertura della Ferrovia Udine-Cividale.

Per l'occasione è stato organizzato un treno storico a vapore gratuito da Udine a Cividale. Il breve convoglio composto da 2 carrozze centoporte e da un bagagliaio era trainato dalla 740.108, che è così ritornata a Udine dopo molti anni. La partenza da Udine era prevista per le 10.00, ma un ritardo del treno a vapore in arrivo da Trieste ha fatto slittare la corsa commemorativa alle 11.15.

Infatti la 740 con al seguito le carrozze, dopo la partenza da Campo Marzio, è stata fatta transitare per Opicina, via Rozzol, dove le pendenze sono molto accentuate e quindi la velocità di marcia che si può mantenere è bassa; in più il carbone scadente con presenza di sabbia e la scarsità di acqua nel tender ha obbligato i macchinisti ad una sosta a Gorizia per il rifornimento e per il rifacimento del fuoco.

Dopo la partenza da Udine con a bordo le autorità e più di un centinaio di passeggeri, il treno ha effettuato una breve sosta a Remanzacco, dove erano pre-

senti molte persone un po' spazientite dalla lunga attesa del treno.

Una notevole folla attendeva il treno a Cividale. Qui si sono tenuti i discorsi commemorativi con gli inter-

Stadler arrivato da pochi giorni (vedi articolo seguente).

E' stato anche ribadito che la ferrovia non corre alcun rischio di chiusura perché sono arrivati i finanzia-

menti (1,7 milioni di euro) per il proseguimento dell'attività, che si vuole potenziare.

Mentre le AD 900 continuavano ad effettuare il normale servizio, che per l'occasione era gratuito, le AD 800 ricoverate in fondo alla stazione guardavano lo Stadler che tra qualche mese, dopo i collaudi e le abilitazioni, le sostituirà nell'esercizio quoti-

diano. In una stazione che ha solo due binari a disposizione a causa dei lavori di costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori, che dovrebbe essere pronto per l'autunno, è stato es-

posto sul tronchino del magazzino merci anche l'altro materiale della FUC e precisamente la locomotiva Ld 405, il carro pianale verde 20 83 316 7 808 9 Klmm, il carro pianale verde con garitta 21 83 316 7 800 1 Klmm e la cisterna Vb 9603 del 1892.

E' stata anche organizzata una mostra fotografica dedicata alla FUC ed emesso un annullo filatelico.

Il ritardo del treno a



Il treno rievocativo con in testa la 740.108 in partenza dalla stazione di Udine (foto C. Canton)



Il vecchio ed il nuovo a confronto: il GTW Stadler a fianco del treno a vapore (foto C. Canton)

vapore ha creato uno slittamento dei tempi del programma dei festeggiamenti, che si sono conclusi con la partenza del treno storico alle 13.35. La 740.108 con il suo convoglio, dopo il rifornimento nel deposito di Udine è ripartita nel pomeriggio per Trieste dove è arrivata in serata.

Claudio Canton

Il materiale rotabile della FUC: in primo piano l'LD 405 seguito dal De 424 (foto C. Canton)



Sopra la cisterna Vb 9603 del 1892 ed a fianco AD 800 ed AD 900 in sosta (foto C. Canton)



L'arrivo del primo GTW Stadler FUC

L'11 giugno è stata consegnata alla Società Ferrovie Udine Cividale (FUC) la prima delle due automotrici articolate con trazione diesel-elettrica a piano ribassato GTW DMU 2-2/6 Stadler ordinate alla ditta svizzera da Sistemi Territoriali per conto della ferrovia friulana nel novembre del 2004, uguali a quelle già in dotazione alla ferrovia Merano-Malles.

L'automotrice, partita dalle officine Stadler Bussnang AG di Bussnang in Svizzera, è entrata in Italia attraverso il valico italo-austriaco del Brennero dove è stata messa in composizione per l'inoltro dal Brennero a Udine tra due carri scudo Ks SBB trainati dalla locomotiva E 405.025. Il convoglio, considerato come unità inscindibile, è stato successivamente instradato, alla velocità max di 80 km/h con riduzione a 10 km/h sui rami deviati, dal Brennero via Verona-Vicenza-Treviso come treno 62775 e da Treviso a Udine come treno 62776. Arrivato ad U-

dine verso le ore 21, con più di 5 ore di ritardo sulla traccia oraria prevista, è stato trainato fino all'interno del deposito FUC.

La livrea del mezzo riprende fedelmente i colori sociali della ex SV: crema, blu e rosso, che contraddistinguono tutte le automotrici della FUC; cambia il logo più attuale e moderno che meglio si adatta al rotabile ed alla nuova società.

Il 20 giugno l'automotrice è stata ufficialmente presentata alla stampa

regionale durante una conferenza tenutasi nell'atrio della stazione di Cividale, adibito a sala riunione per l'occasione; i relatori erano l'ing. Corrado Leonarduzzi (Amministratore Unico delle FUC), Lodovico Sonego (Assessore Regionale ai trasporti e alla viabilità) e Peter Egolf (rappresentante della Stadler). L'assessore regionale ha dato grande importanza all'iniziativa che rientra nel piano di modernizzazione della rete ferroviaria regionale con l'obiettivo di migliorare il servizio a favore di

20 mila pendolari che si muovono giornalmente per raggiungere il posto di lavoro o scolastico. Le due automotrici FUC vanno a integrare il "nuovo" parco rotabili regionale in acquisizione, composto da 8 locomotive E464, 10 Minuetto e 40 carrozze in restyling. L'automotrice ha mosso i "primi passi" sui binari della Udine-Cividale proprio in questa giornata: partita dal Deposito Locomotive di Udine, alla guida i macchinisti



Il primo GTW Stadler è stato presentato al pubblico il 24 giugno a Cividale (foto C. Canton)

della FUC coadiuvati dai giovanissimi tecnici della Stadler, ha raggiunto Cividale per "presenziare" alla relativa conferenza; successivamente è seguita la corsa con le autorità e la stampa tra Cividale-Remanzacco-Cividale, con relativo incrocio fotografico sul "doppio binario" di Remanzacco con il locale per Udine, ed infine rientro da Cividale al deposito. Le prime sensazioni di questo viag-



gio sulla qualità e l'affidabilità del treno sono state ottime: massimo confort, fatta eccezione per un leggero dondolio; aria condizionata perfetta; silenziosità, luminosità, capienza ai massimi livelli, basso contenuto di emissioni.

Le automotrici prenderanno servizio nel mese di settembre completata la formazione del personale FUC ed i collaudi necessari.

Per fine anno si prevede anche l'ultimazione della nuova stazione ferroviaria di Cividale, che purtroppo vedrà l'eliminazione di tutti i binari a monte del passaggio a livello di viale Foramitti, a vantaggio di una più semplice attestazione dei convogli. La vecchia stazione verrà recuperata e conservata esteticamente, in quanto fabbricato di valore storico, ma molto probabilmente al suo interno verrà realizzata la "solita banca" o qualche fantomatica agenzia.

Enrico Ceron



Sopra: il nuovo logo della FUC
A sinistra: gli interni delle GTW
Sotto: il banco di guida
(foto C. Canton)



Il ritorno della 728.022

Nei primi giorni di giugno la locomotiva a vapore 728.022 è rientrata finalmente in Italia dopo essere stata rimessa in piena efficienza dalle officine slovene di Lubiana.

Questa locomotiva, che apparteneva al gruppo kkStB 270, dove aveva la numerazione 270.158, fu costruita nel 1920 dalle officine Florisdorf di Vienna con il numero di fabbrica 2650.

Il gruppo 270 (rodiggio 1D, potenza 1.100 CV, velocità massima 60 km/h) fu ordinato dalle ferrovie imperiali austriache (kkStB), ma a seguito degli eventi bellici della prima guerra mondiale non fu mai ritirato dalle ferrovie statali austriache (ÖStB) che presero il posto delle kkStB. Le locomotive rimasero così a disposizione delle Florisdorf come propria scorta.

35 di esse, costruite tra il 1920 e il 1921, pervennero alle FS nel 1926, acquistate in conto danni di guerra tramite una "Società Italiana per il Mar Nero". Furono immatricolate nel gruppo 728 ed assegnate ai depositi di Trieste Campo Marzio, Fiume e Firenze. Prima della seconda guerra mondiale le macchine di Firenze furono portate nel Nord-Est e un certo

numero assegnate al deposito di Lubiana dopo il 1941. Al termine della guerra 18 di esse furono cedute alla Jugoslavia nel 1946 in conto riparazione danni di guerra; qui furono immatricolate nel gruppo 25. La 728.002 finì invece in Austria dove lavorò sulla Graz-Köflacher ed in seguito nelle ÖBB con il numero 56.3501. Le locomotive rimaste in Italia prestarono servizio fino alla metà degli anni '50. La 728.022, che divenne la JŽ 25.022, prestò servizio a Maribor fino al 1980.

Il ritorno in Italia avvenne nel 1985 nell'ambito di uno scambio di materiale tra le due amministrazioni e fu destinata ad essere esposta nel nuovo Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio.

Alcuni anni fa i soci del museo decisero di ripristinarla. I primi lavori comportarono la revisione della caldaia. Poi insorsero delle difficoltà ed i lavori rimasero fermi finché non fu deciso di inviarla alle officine di Lubiana che conoscono meglio questo tipo di vaporiera avendolo riparato fino a tempi recenti.

Agli inizi di quest'anno i lavori so-

no terminati, ma alcune difficoltà burocratiche ne hanno ritardato il rientro a Trieste.

Il 20 maggio la 728 doveva effettuare un treno Redipuglia-Most na Soci, ma è stata utilizzata solo nel tratto Nova Gorica-Most na Soci, non avendo ottenuto ancora la circolabilità in Italia.

Finalmente il 6 giugno è stata collaudata a cura del personale del MERS di Firenze. Il 10 giugno, in occasione dell'apertura della nuova sala del museo triestino dedicata agli apparati di comando, è stata presentata al pubblico. Ora è a disposizione per eventuali treni speciali a vapore in regione. Claudio Canton



La 728.022 esposta al Museo Ferroviario di Trieste nel 1988 (foto C. Canton)

L'EN 1236-1237 "Allegro Rossini" 2006

Sabato 8 aprile è stato effettuato il primo EN 1236-1237 della stagione 2006 con servizio letti-cucette e trasporto di autovetture e moto al seguito sulla relazione Vienna Sudbf-Firenze Campo Marte-Roma Termini e viceversa.

Tale servizio sarà espletato fino al 23 settembre prossimo, comprendendo di fatto l'intera stagione turisticamente significativa del 2006.

Quest'anno tale servizio è iniziato leggermente in ritardo; infatti, nel 2005 prese avvio il 19 marzo ovvero con circa 2 settimane di anticipo per finire il 24 settembre.

Il servizio attuale ricalca sostanzialmente quanto la società "Allegro", che gestisce le relazioni Italia-Austria, aveva messo in atto l'anno passato, ovvero trasporto autovetture e moto da/per Firenze Campo di Marte e da/per Roma Termini, servizio letti e cucette e semplice offerta di posti a sedere su carrozze a scompartimenti di sola 2ª classe.

L'intera composizione è costituita da materiale rotabile rimorchiato di proprietà ÖBB.

Sul territorio italiano a Trenitalia spetta l'incarico della trazione e dell'assistenza del proprio personale a bordo del convoglio.

La principale novità del 2006 sembra essere la denominazione di tale relazione. Infatti, ricordiamo che nel 2005 questa relazione era stata battezzata con il nome di "Allegro Rigoletto", mentre quest'anno il nome assegnato è EN 1236-1237 "Allegro Rossini", almeno per quanto concerne la relazione del sabato con autovetture e moto al seguito.

Ho avuto modo di vedere e ritrarre la composizione della sera ascendente verso Vienna. La composizione era rinforzata rispetto ad altre occasioni del passato anno; ovvero aveva una seconda carrozza letti ed una liegewagen ÖBB in più.

Il convoglio è giunto sul binario 9 della stazione di Firenze Campo di Marte alle ore 19.47 con circa 23 mi-

nuti di anticipo rispetto all'orario ufficiale (ore 20.10).

L'anno passato è capitato più di una volta che tale convoglio sia giunto nella stazione fiorentina con largo anticipo, in quanto tale relazione nel tratto Roma Termini-Firenze gode di un "orario largo", non dovendo fare fermate intermedie e potendo scegliere il percorso più opportuno - Linea Lenta (LL) e/o Direttissima (DD) - a seconda della disponibilità della traccia oraria tra ES ed IC.

Ufficialmente la relazione EN 1236-1237 è impostata interamente in li-

lo annunciano come "Espresso".

L'orario ufficiale indica che i passeggeri in servizio interno pagano le tariffe degli ICPlus, mentre gli annunci vocali di stazione indicano che tale treno non espleta servizio passeggeri.

La composizione del primo giorno di servizio è spesso la più originale di tutta la stagione, in quanto le ÖBB devono far fronte alla necessità del momento per mettere in piedi la composizione. Così anche quest'anno l'EN 1236-1237 ha avuto la sua "singolarità". Infatti in composizione era presente una carrozza cucette

liegewagen tipo Bcmz EC 89 nella nuova livrea, epoca Vª, come sopra riportato. In particolare sui finestrini delle porte di accesso di questa carrozza erano ancora presenti i cartelli della relazione EN 235 "Allegro Tosca" alla quale molto probabilmente questa carrozza era stata sottratta il giorno prima per metterla frettolosamente in rinforzo all'EN 1236-1237 della sera stessa in discesa verso Roma Termini. Nella fretta non si era provveduto a cambiare i cartellini identificativi della relazione.

A dire il vero l'EN 1236 per Vienna di sabato 8 aprile non è risultato molto frequentato da passeggeri in direzione Vienna. In-

fatti erano solo 3 le vetture trasportate, non c'era nessuna moto, pochi erano i passeggeri nella letti T2S, nessuno sulla MU, pochi sulle cucette e quasi nessuno sulle 2 carrozze a scompartimenti. E' ancora presto per vedere la gente dell'anno passato frequentare questo treno.

Il convoglio è giunto a Firenze Campo di Marte con una seconda locomotiva elettrica inattiva al seguito della locomotiva titolare. Si è trattato dell'unità E 402.013 appena revisionata, lucidissima ed in condizioni estetiche ottimali. Molto probabilmente si è trattato di un rimando a Mestre, ovvero presso l'OML titolare di tale unità, di questa locomotiva appena riconsegnata all'esercizio dopo l'avve-



Il primo "Allegro Rossini" del 2006, ripreso la sera dell'8 aprile a Firenze Campo di Marte, era trainato dalla E 402.002 (foto S. Bacci)

nea lenta, ma quasi sicuramente più di un tratto viene percorso in DD. Già l'anno passato avevo osservato che l'EN 1236 arriva a Firenze Campo di Marte subito dopo il transito dell'ES 9478 da Roma Termini per Venezia S.L., cosicché viene da pensare che quasi sicuramente il tratto Figline-Rovezzano venga percorso in DD.

Una curiosità sta nel fatto che tale convoglio è classificato come "Euro-Night", mentre, sia l'annuncio audio di stazione ("Espresso 1237 con auto al seguito da Roma Termini per Vienna è in arrivo sul binario 9..."), sia la presentazione sul video di indicazione degli arrivi dei treni della stazione di Firenze Campo di Marte

nuta revisione generale presso le OGR di Foligno.

Non è la prima volta che si vedono circolare Exp e EN con locomotiva di rimando della passeggeri in aggiunta alla titolare in direzione da/per Foligno.

Si direbbe che necessità fa virtù. Infatti quando prima della divisionalizzazione delle FS in più società spettava quasi sempre a convogli merci

ti delle coincidenze degli eventi ferroviari.

L'anno passato l'ultimo "Allegro Rigoleto" della stagione 2005 (come riferito prima del 24 settembre 2005) fu allora trainato verso Mestre dalla E 402.004 prototipo, ...mentre quest'anno il primo EN "Allegro Rossini" aveva in trazione ancora un'unità prototipo del gruppo E 402, ovvero la 002.



Alcune delle carrozze in composizione al primo "Allegro Rossini" del 2006 Firenze Campo di Marte 8 aprile (foto S. Bacci)

il compito di trasferire le unità di trazione destinate alle revisioni manutentive presso gli impianti di Foligno, Verona Porta Vescovo e Saline Joniche (quando esisteva tale officina). Dal momento in cui le diverse società hanno bilanci propri e conti di addebito ogni società vuole essere pagata per la prestazione che fa per l'altra società anche se appartengono allo stesso Gruppo. Così sempre più spesso si vedono convogli della Regionale o della Passeggeri che si prendono in carico il compito di trasferire le proprie macchine da una parte all'altra dei vari impianti (OML e/o OGR) a seconda delle necessità. E' un segno dei tempi che cambiano...

Infine un'ultima curiosità per gli aman-

Nel dettaglio di seguito la composizione del primo Allegro Rossini della stagione 2006:

Unità di trazione proveniente da Roma Termini: locomotiva elettrica prototipo E 402.002 in livrea XMPR2 (OML MESTRE) - unità di trazione titolare -; locomotiva elettrica E 402.013 in livrea XMPR2 (O.M.L. MESTRE) - unità di trazione inattiva -. Sezione da Firenze Campo Marte: 3 carri a carrelli ÖBB per trasporto autovetture al seguito tipo DDm in livrea attuale interamente "rosso trasporti". Sezione proveniente da Roma Termini: 2 carri a carrelli ÖBB per trasporto autovetture al seguito tipo DDm in livrea attuale interamente "rosso trasporti"; carrozza letti (schlafwagen) ÖBB tipo WLABmz T2S mo-

dificata con scompartimenti "Delux" nella nuova livrea attuale "rosso trasporti" ed in doppia tonalità di grigio con scritta grande sulla fiancata "Schlafwagen" (si tratta della carrozza letti che a partire dal luglio 2005 ha di fatto sostituito la solita presenza della letti tipo MU su questa relazione); carrozza letti (schlafwagen) ÖBB tipo WLABmz nella livrea classica blu notte (si tratta di una carrozza letti di rinforzo della composizione); carrozza a cuccette (liegewagen) ÖBB di 2ª classe tipo Bcmz di costruzione Schlieren nella livrea bianco ghiaccio e celeste oceano; carrozza a cuccette (liegewagen) ÖBB di 2ª classe tipo EC 1989 Bcmz nella nuova livrea attuale "rosso trasporti" ed in doppia tonalità di grigio con scritta grande sulla fiancata "Liegewagen" (questa carrozza aveva apposto sulle porte di accesso la targhetta EN 235 Allegro Tosca); carrozza a cuccette (liegewagen) ÖBB di 2ª classe tipo Bcmz di costruzione Schlieren nella livrea bianco ghiaccio e celeste oceano; carrozza a cuccette (liegewagen) ÖBB di 2ª classe tipo Bcmz di costruzione Schlieren nella livrea bianco ghiaccio e celeste oceano (presenza di un leggero graffito sulla fiancata lato corridoio); carrozza a scompartimenti ÖBB di 2ª classe tipo Bmz nella nuova livrea attuale "rosso trasporti" ed in doppia tonalità di grigio con porte di accesso tipo Schlieren (tipo X con parte inferiore incassata nel profilo della cassa della carrozza e predellini di accesso retrattili); carrozza a scompartimenti ÖBB di 2ª classe tipo Bmz nella livrea rossa e nera con porte di accesso tipo Schlieren.

Stefano Bacci

Allegro Aida

Lo scorso 3 giugno è ripreso anche il servizio stagionale dell'Exp 1135 da Vienna Sudbf per Ancona con aiuto al seguito fino ad Ancona. Anche questo treno ha cambiato denominazione, infatti, ora si chiama "Allegro Aida" mentre l'anno scorso era l'"Allegro Puccini". Il convoglio è transitato nella stazione di Igea Marina con 10 minuti di ritardo in una giornata uggiosa dal cielo plumbeo e piovigginoso, ma la cosa è normale perché il treno da Vienna è quasi sempre in ritardo. Stefano Bacci

Il primo "Allegro Aida" del 2006 ripreso a Igea Marina il 3 giugno. In testa la locomotiva E 656.043. A destra, sul binario 1, un treno regionale (foto S. Bacci)



Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Friuli

La stampa locale ha cominciato a pubblicare ogni mese un riepilogo della situazione dei disservizi ferroviari. Dopo un periodo di relativa calma, in maggio viene segnalato un nuovo peggioramento della situazione.

Nella notte tra l'1 e il 2 giugno i giovani del centro sociale di Udine, sfrattati dalla Regione da due palazzine che avevano occupato molti anni fa, si sono trovati una nuova sistemazione. Visto che la Regione ha bisogno dei due edifici precedentemente occupati, che sorgono a fianco del costruendo nuovo palazzo della Regione, e che le istituzioni non hanno trovato una nuova sistemazione per questo centro, i componenti di questa "associazione" hanno pensato bene di occupare una palazzina in disuso delle ferrovie che si trova tra la Sacca e lo scalo San Rocco. Hanno così bonificato tutta l'area portando via alcuni camion di immondizie. Le Ferrovie per il momento hanno preso atto della situazione segnalando alle autorità che hanno nuovi inquilini e per il momento non hanno preso altri provvedimenti.

Il 18 giugno è entrato in vigore, in tutta Italia, un aggiornamento dell'orario ferroviario: esso accoglie alcune osservazioni degli utenti. In regione sono aumentate le corse tra Udine e Trieste ed è aumentata, con l'immissione in servizio dei Minuetto, la disponibilità di accesso per i disabili e per il trasporto delle biciclette al seguito.

Nella notte tra il 17 e il 18 giugno si è tenuta una notte bianca a Cividale. Era organizzata dalla Banca Popolare di Cividale per festeggiare i suoi 120 anni di attività. Nell'occasione sono state organizzate corse gratuite da Udine a Cividale sia con il treno che con l'autobus fino alle prime luci dell'alba. La FUC ha effettuato 8 corse da Udine e 7 da Cividale; esse erano sempre affollate.

Trenitalia, la Federazione italiana amici della bicicletta ed il Comune di

Forgaria con il contributo di vari enti e sponsor hanno organizzato la manifestazione "Bici, Binari e Bengodi" che prevede l'effettuazione durante l'estate di 10 giornate treno+bici sulla Pedemontana. Ogni volta viene proposto un itinerario che partendo da una stazione della linea (e da percorrere ovviamente con la bicicletta) è abbinato a particolari eventi che si tengono nelle località limitrofe alla ferrovia.

La presentazione del progetto del tracciato del Corridoio 5 ha scatenato nuove proteste da parte dei comuni interessati dal percorso e dai comitati "NO TAV", che hanno organizzato un corteo di protesta il 1° maggio a Cervignano. Esso si affianca all'autostrada da Latisana a Porpetto, dopo si allontana da essa attraversando i territori di vari comuni. Il progetto non piace neppure alla Regione che ha fatto presente alle FS di studiare un nuovo tracciato.

Il fabbricato viaggiatori dell'ex stazione di Villa Santina verrà ristrutturato ed adibito ad ufficio turistico, a bar, a biglietteria e sala d'attesa per gli autobus, mentre al primo piano saranno ricavate sale per le associazioni ed una biblioteca. Nell'ex atrio sarà invece allestita una mostra permanente sulla storia della Carnia-Villa Santina.

La Regione sta progettando la realizzazione di una tessera magnetica dove sarà possibile caricare sia i biglietti che gli abbonamenti del trasporto pubblico locale (treno e bus) in modo da avere un'integrazione gommatrotaia anche tariffaria.

Un consigliere regionale ha avanzato una proposta di legge che preve-

de la libera circolazione dei tutori dell'ordine, anche se sono fuori servizio, sui mezzi pubblici per garantire una maggiore sicurezza per i passeggeri. Per ottenere l'agevolazione essi dovrebbero presentarsi al capotreno e mettersi a disposizione.

E' stato raggiunto un accordo tra il Comune di Santa Maria La Longa e le FS: il raddoppio della linea Udine-Palmanova sarà realizzato in trincea nel territorio di questo paese che si trova a ridosso della ferrovia. Anche la nuova fermata sarà realizzata a livello dei binari.

Italia



Il 15 maggio è stato dato l'avvio al rinnovo dell'immagine delle Ferrovie Nord Milano. E' stata ideata una nuova corporate identity del gruppo, che prevede modifiche al nome e alle ragioni sociali, nuovi colori e nuovo logo. Il nuovo logo (vedi l'immagine qui sopra) prevede la sola parola NORD seguita da FNM, mentre la società che gestisce il trasporto dei passeggeri è stata denominata "LeNORD", come è da sempre chiamata dai viaggiatori lombardi.

Sono stati anche decisi cambiamenti nei nomi delle varie società che fanno parte della holding milanese.

Tutto questo porterà un progressivo adeguamento alla nuova immagine aziendale con nuove livree per i treni, una nuova veste per le stazioni e gli impianti e nuove divise per il personale.

Nei primi giorni di giugno il primo esemplare del nuovo Pendolino ha lasciato lo stabilimento di Savigliano per essere trasferito al circuito internazionale VUZ Velim nella Repubblica Ceca dove effettuerà i primi test dinamici. Poi in agosto rientrerà in Italia per le prove di omologazione per entrare in esercizio a fine anno.



Il nuovo Pendolino Trenitalia
(foto Alstom)

Il 25 maggio l'ETR 500 Y2 (treno sperimentale di RFI per prove su linee AV) con 352,026 km/h ha fatto registrare il nuovo primato italiano di velocità ferroviaria durante una corsa prova sulla nuova linea Torino-Novara.

E' cominciato da poco un servizio di convogli merci ordinari tra l'Emilia Romagna e lo scalo intermodale trentino di Roncafort gestito dalla FER (Ferrovie Emilia Romagna). Le locomotive E 640 di questa compagnia privata escono per la prima volta dai binari sociali per trainare in doppia trazione a comando multiplo composizioni di carri Falns per trasporto pietrisco sulle tratte Bondeno-Ferrara-Roncafort e Forlì-Roncafort, entrambe via Padova Campo Marte-Verona Porta Nuova Scalo. Sulla tratta Bondeno-Ferrara (non elettrificata) è previsto ovviamente l'utilizzo di locomotive diesel della FER.

Il Dipartimento provinciale per la mobilità sta dotando le stazioni della ferrovia Merano-Malles di un sistema informativo di nuova generazione; esso permetterà ai viaggiatori di informarsi sugli orari di partenza ed arrivo e sugli eventuali ritardi dei treni tramite 22 apparecchi elettronici. Questo sistema permetterà anche di abolire gli annunci via altoparlante nel-

le ore notturne in modo da eliminare disturbi acustici alle persone che abitano nelle vicinanze della ferrovia.

Europa

Agli inizi dell'anno è arrivata in Slovenia la prima unità delle nuove locomotive quadricorrenti gemelle delle 1216 ÖBB. E' stata immatricolata 541 101 ed ha compiuto le prime prove per conto della Siemens.

Le SŽ hanno ordinato in totale 20 unità di queste locomotive, 6 delle quali saranno consegnate nel corso del 2006. Dopo l'estate un'unità sarà inviata a Firenze per i collaudi RFI e per la certificazione CESIFER.

Le ferrovie slovene hanno inoltre noleggiato 10 locomotive ES64 F4 Sie-

mens della Dispolok, che sono già abilitate per circolare in Italia. Saranno prevalentemente utilizzate per trainare convogli merci in doppia trazione simmetrica sulla tratta Koper (Capodistria)-Ljubljana.

Il 26 maggio è stata inaugurata la nuova stazione centrale di Berlino (Berlin Hauptbahnhof). E' situata tra la Cancelleria, il Parlamento e la Porta di Brandeburgo. La sua progettazione risale ai primi anni '90, mentre la posa della prima pietra è avvenuta nel 1998. Berlin Hauptbahnhof, che è ora la più grande stazione europea, vedrà giornalmente il passaggio di 1.100 treni e di 300.000 persone tra viaggiatori e visitatori, essendo anche un grande centro commerciale su 3 piani aperto tutti i giorni.



La nuova stazione centrale di Berlino in costruzione (foto DB)

Trainwatching

Presenza insolita nella stazione di Udine il primo aprile: sul 13° binario (il tronchino a fianco del DLF) stazionava un carro generatore tipo nVrec in livrea XMPR. Claudio Canton

Agli inizi di aprile una coppia di locomotive D 753 delle FNM (ex ferrovie ceche) trainava il treno delle cisterne della Del Fungo Giera. In seguito tali locomotive sono state sostituite dalle E 474 prese a noleggio dalla stessa Del Fungo. Roberto Chiandussi

Il 10 aprile l'EN 234 Allegro Tosca era eccezionalmente trainato da una E 655. In composizione aveva anche una carrozza Eurofima delle ÖBB nella vecchia colorazione rosso/nera. Anche l'EN 236 Allegro Don Giovanni del 22 aprile aveva in composizione una carrozza Z ÖBB nella vecchia livrea. Giampaolo Scodellaro

Alla fine di aprile la ALn 668.1207 del deposito di Treviso presentava mezza fiancata senza pellicolatura. Si poteva così notare la carrozzeria in acciaio inox di questa automotrice prototipo. Claudio Canton

Nella stazione di Pordenone mancava una 245 che appartiene alla società TRE ITALIA. Non si sa se la N è caduta da sola o se è stata tolta volutamente. Claudio Canton

Sono in circolazione carri cisterna con la scritta fs.cargo chemical. Roberto Vassilich

Anche quest'anno per tutta l'estate fino al 29 ottobre viene effettuato il Rondò di Trieste. Le elettromotrici ALe 540/840 ogni giorno festivo collegano con due coppie di corse la stazione di Trieste Centrale con quella di Campo Marzio via Aurisina-Opicina. Claudio Canton

Le ALe 540 e la Le 840 (ex Lebc) del Rondò di Trieste in partenza da Trieste C.le l'11 giugno (foto C. Canton)



La strada ferrata della Pontebba

Un libro è un atto d'amore, e questo libro nasce dall'amore per un territorio e da una storia di comunità e civiltà.

La ferrata della Pontebba, che taglia il territorio friulano dal 1879, è nata solo quarant'anni dopo la prima ferrovia in Italia e costruita in soli cinque anni con una forza lavoro di migliaia di uomini: nel diciannovesimo secolo ha visto crescere città, paesi, fabbriche, aziende, gente; ha aiutato la popolazione negli eventi più disastrosi del ventesimo secolo (le due guerre mondiali, il terremoto, le inondazioni); nel secolo attuale ha lasciato profonde ferite.

La sua costruzione inizia in un periodo storico che vuole assegnare alle ferrovie uno "straordinario compito di servire il territorio italiano e la sua nascente economia che iniziava a modificare un ambiente povero e problematico".

L'immagine della macchina a vapore che sbuffando arranca lentamente su due guide metalliche, le rotaie, appoggiate su traversine in legno che le sorreggono e le mantengono parallele l'una all'altra, è l'immagine che caratterizza la rivoluzione industriale, la dimostrazione della potenza dell'uomo che supera ogni ostacolo naturale, vincitore sulle difficoltà, sui problemi di un'epoca tesa a moti irredentisti, patriottici, egualitari.

L'immagine del ferro e fuoco accende le fantasie dell'uomo dell'ottocento: le forge, le fiamme, la pesantezza di un'industria indistruttibile, unico motore di un'economia che in Europa corre al ritmo veloce dei treni e delle navi che solcano gli oceani.

Distanze da ricoprire in tempi inimmaginabili fino a qualche anno prima, quando gli spostamenti avvenivano a dorso di cavallo, anche nella nostra regione.

Col treno finisce un'epoca, lo storico isolamento dell'uomo di montagna termina, ora può salire a "cavallo" del treno e percorrere, non solo con la fantasia, tutta l'Italia, i Regni vicini e il mondo.

Aprono nuove iniziative dedicate a chi viaggia. Gli alberghi, i ristoranti, i bar che prima bastavano per una carrozza, si ampliano, la valle prende vita, "i ustîrs" (gli osti) vendono i pro-

dotti della loro terra, i commerci aumentano ed inizia il benessere.

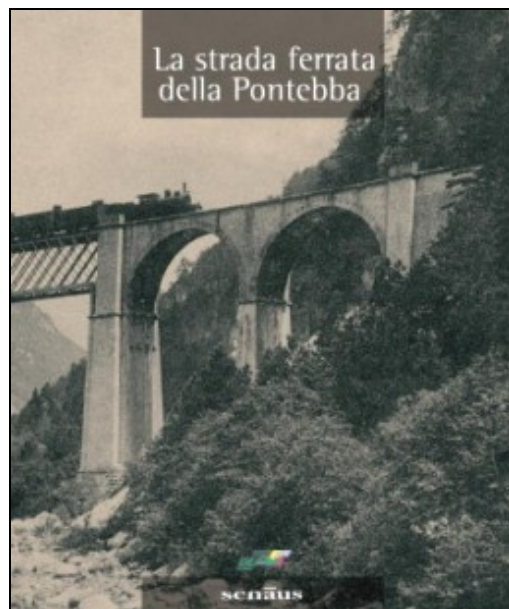
Un'epoca di sviluppo, che prosegue negli anni '60-'70 con l'ammodernamento dello scalo di Pontebba, e la presenza di ditte di spedizione, dogana, ferrovieri che assieme ai militari, a centinaia vivono per e con la linea ferroviaria.

Dopo questo breve benessere, la catastrofe del terremoto mette in luce la necessità di accelerare il nuovo progetto della linea, in previsione dell'Europa comunitaria, che snellisca le tracce orarie dei treni, ne faciliti il transito e ne aumenti il numero: una

vaguardare la nuova linea bisognerà promuovere un rilancio del trasporto su ferro anziché su gomma, unico argine contro l'inquinamento e la decadenza del territorio.

Ho iniziato con il fuoco ed il ferro e concludo con le parole di Vecchiet, per ricordare con quest'opera collettiva, una linea "che rimane ancora negli occhi di tutti noi finché la fiamma ossidrica e le ruspe non distruggeranno le ultime tracce del suo illustre passato" ed auguro lunga vita alla ferrovia Pontebbana e soprattutto alla ferrovia.

Roberto Francescato



Trattare oggi della ferrovia Pontebbana significa davvero scrivere la storia di questa Regione, non solo perché sono tanti i riferimenti che un'importante ferrovia ha con la storia politica e sociale di un territorio, ma anche perché farlo può significare abbandonare per un momento un'ottica chiusa e unicamente identitaria e - grazie proprio alla vocazione autenticamente internazionale di una ferrovia come questa - al contrario, aprirsi ad una prospettiva autenticamente europea. Dai primissimi e ancora timidi contatti tra Klagenfurt e Udine nel 1850 che auspicavano una strada ferrata per Pontebba che mettesse in relazione la Carinzia con la costruenda rete del Lombardo Veneto e in particolare con la ferrovia Veneto-Illirica che avrebbe collegato Venezia a Trieste passando per Pordenone Udine e Gorizia, all'inaugurazione del 1879, fino alla soglia del terzo millennio quando, quel 19 gennaio 2001, si completò finalmente la nuova Pontebbana - prima linea transalpina ad alta velocità e asse strategico delle nuove comunicazioni ferroviarie europee - vi è un intrecciarsi continuo di riferimenti internazionali che pongono la nostra Regione, grazie alla Pontebbana, in continuo rapporto dialettico con le regioni contermini. Ma fra queste due date c'è una storia lunga oltre centocinquanta anni in cui i confini, come si sa, si spostarono non una volta sola, determinando nuove esigenze di trasporto e nuovi sistemi di controllo dei traffici, in cui nuove linee ed altre in progetto avevano più volte con-

grande speranza per la nostra regione assieme alla nascita dello scalo di Cervignano.

Oggi le stazioni sono abbandonate e in stato di degrado, sul vecchio sedime ferroviario popolato da sterpaglie ed arbusti, si può andare a piedi lungo la più angusta e selvaggia gola del Friuli, osservando tristemente le sedi di attività dismesse e le conseguenze dello spopolamento e abbandono della montagna.

Questo libro, nato e cresciuto grazie al desiderio di volontari appassionati e studiosi, è la necessità di ristampare, aggiornando e completando con le successive ricerche storiche, in una nuova veste grafica ed editoriale, un'opera esaurita più di vent'anni fa, che l'autore Roselli aveva costruito con immane sforzo personale.

Vorrei che il lettore mediti su cos'è accaduto e sia conscio che per sal-

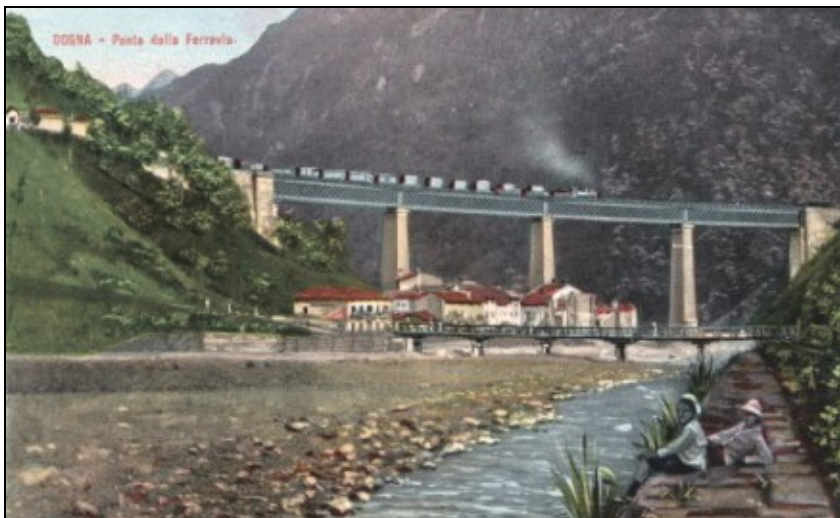
teso i traffici alla Pontebbana, in cui due guerre mondiali l'avevano devastata, in cui i progressi tecnologici (primi fra tutti la sua elettrificazione a corrente continua a 3000 volt inaugurata nel 1935) avevano più recentemente trovato nuove applicazioni e nuovi successi.

Nel mezzo c'è la storia dei paesi attraversati lungo la fascia pedemontana orientale, poi attraverso il Canal del Ferro e la Valcanale, come delle tante locomotive che l'hanno percorsa da un capo all'altro (le sbuffanti 476 "preda bellica" o quindi le poliedriche e infaticabili E 626 a corrente continua, fino agli sgarrianti locomotori elettrici articolati chiamati dai ferrovieri "Caimani" delle ultime edizioni del "Romulus" Vienna-Roma lungo il vecchio tracciato), e delle migliaia di viaggiatori che l'hanno utilizzata, emigranti, pendolari, turisti d'alto rango a bordo degli espressi Vienna-Nizza fin dagli ultimi anni dell'Ottocento, sciatori triestini della domenica sui treni bianchi di questo dopoguerra e tante, tantissime merci che arrivavano dal centro e dal nord Europa per i mercati italiani o per il porto di Venezia ma soprattutto per quello di Trieste.

In questo libro c'è tutto questo, in un dipanarsi denso e avvincente di notizie, appunti, riflessioni fra cronaca e storia di quella che era considerata a buon diritto una delle più belle e ardite linee di montagna delle nostre Alpi orientali, e dove le singole parti non rimangono separate le une dalle altre, e l'effetto del quadro d'insieme risulta via via più forte e convincente. Un libro a più voci, in cui nessun aspetto rimane trascurato, dalla parte prettamente storica a quella più squisitamente tecnologica, dalla



Le E 626 sono state per sessant'anni le protagoniste della Pontebbana. Tarvisio C.le 1962 (foto D. Orlando)



Una delle opere più importanti della vecchia Pontebbana, il ponte di Dogna, qui in una cartolina degli inizi del '900. Su di esso transita un treno merci trainato da una locomotiva del gruppo 451 FS. (coll. D. Pittino)

descrizione minuta del tracciato a quella dei fabbricati delle stazioni o dei suoi numerosi ponti, dalla costruzione della nuova Pontebbana alle prospettive di traffico che per il prossimo futuro si spera di poter incanalare su una ferrovia tanto moderna e veloce quanto ancora oggi troppo poco utilizzata.

Un libro che si affianca a quelli che l'hanno preceduto, fra cui il lavoro di Giulio Roselli del 1979 e tutti i vari contributi di Cesare Bortotto pubblicati fino al 1995 su "La Rassegna Tecnica del Friuli Venezia Giulia", ma che si differenzia da questi per una attenzione molto più accurata per la parte iconografica e per aver trattato aspetti anche molto diversi di questa linea e finora ben poco presenti in ricerche simili, quali i mezzi di trazione, la composizione dei principali treni, le vicende complete della costruzione della nuova linea, l'ampia ricostruzione storica.

Ma è anche un libro che ci fa capire che ancora, su questa splendida linea di montagna di cui i nostri avi furono a buon diritto tanto fieri, c'è ancora molto da ricercare, e le sue origini, su cui vari archivi ancora trattenono splendidi segreti, potrebbero - per così dire - anticipare la sua storia, spostando ancora più in là i termini delle sue origini.

Un libro che nobilita una ferrovia che è sempre stata nell'animo di molti friulani per le sue "opere d'arte" di notevolissimo effetto (i ponti di Chiussaforte, di Dogna, lo splendido ponte-viadotto a cinque luci "Ponte di

Muro"), ma che rimane ancora negli occhi di tutti noi finché la fiamma ossidrica e le ruspe non distruggeranno le ultime tracce del suo illustre passato: un destino quasi obbligato se il suo tracciato non sarà riutilizzato, almeno in parte, come pista ciclabile, ma che inevitabilmente, con questa diversa "destinazione d'uso", non potrà mai come un tempo sfoggiare le sue possenti arcate sul Fella su cui correvano multicolori espressi internazionali, segni di un passato che non potrà più essere ricostruito se non attraverso libri come questo. "La strada ferrata della Pontebba", edito da Senaus e dal Dopolavoro Ferroviario di Udine, è nato da una tesi di laurea di Anna Zanier e poi ampliato e affinato grazie all'apporto dello stesso editore Mauro Bigot, di esperti e appassionati di cose ferroviarie quali Claudio Canton e l'ing. Roberto Carollo, già funzionario delle Ferrovie dello Stato.

Ha 197 pagine, oltre 300 illustrazioni e costa 17,00 euro (14,00 euro per i soci DLF).

Romano Vecchiet

L'angolo del fuochista

Su una carrozza tipo UIC-X dell'espresso Venezia-Milano del 27 gennaio 1987 c'era una pubblicità delle FS che era stata modificata da qualche buontempone con l'aggiunta di alcuni puntini e di due parole: "Forse potete spendere meno o arrivare prima" a piedi

Recensioni

Casarsa e la ferrovia in Friuli 1836-1855



La stazione di Casarsa fu per cinque anni, dal 15 ottobre 1855 al 20 luglio 1860, il capolinea delle comunicazioni su strada ferrata dell'intero Friuli, e costituì il punto di approdo per tutti coloro che dal resto d'Italia intendevano giungere nella "piccola patria". Questo lavoro - voluto dall'Amministrazione comunale di Casarsa della Delizia - in una puntuale ricerca di fonti sia archivistiche che bibliografiche e giornalistiche, vuole spiegare come si arrivò a tracciare lungo il Friuli occidentale la prima ferrovia che avrebbe collegato nel 1855 Casarsa al resto d'Italia (e poi nel 1860 Udine), illustrando le prime proposte

dei gruppi triestini fin dal 1836, e poi via via seguendo i vari progetti e i tentativi di rettifica che ingegneri, amministratori locali e la più qualificata stampa periodica locale proponevano con forza a chi avrebbe dovuto deciderne il percorso.

Anello mancante di uno dei più lunghi e impegnativi collegamenti ferroviari d'Europa di metà Ottocento, che avrebbe messo in contatto le due più grandi città dell'Impero, Milano con Vienna, la strada ferrata Veneto-Illirica doveva collegare due linee ormai già in predicato di concessione, la Ferdinanda Milano-Venezia, e la Meridionale Vienna-Trieste, la mitica linea del Semmering. Proprio per questo suo carattere internazionale, per la sua importante valenza strategico militare riconosciuta da Vienna e per costituire più un volano commerciale per Trieste che per il Friuli, an-

cora a prevalente vocazione agricola, la Veneto-Illirica non costituì al suo nascere una vera epopea ferroviaria friulana, lasciando inizialmente distante e scettica la maggior parte del suo ceto dirigente.

Unica eccezione in un panorama avaro di testimonianze e da tempo anche privato di fondi archivistici importanti, quella del giornalista Pacifico Valussi, che attesta una volta di più le grandi capacità di scrittura e la lucida consapevolezza che sul tema ferroviario ebbe l'intellettuale friulano, grazie anche alle vaste e ripetute frequentazioni che poté perseguire in diversi centri italiani.

Il volume (216 pagine e 19 illustrazioni) è una rassegna di fonti e documenti curata da Romano Vecchiet. Esso è distribuito gratuitamente presso la biblioteca comunale di Casarsa.

“Curiosità ferroviarie”

Nel marzo del 2005 ho fotografato (vedi immagine) un curioso (a dir poco) dehor di un bar sotto la pensilina della stazione di Saluzzo. Il bar in questione si chiama, ovviamente, "Bar della Stazione", e da al-

meno un paio d'anni, oltre al consueto dehor "normale", sulla piazza antistante la stazione, si è allargato fin quasi sui binari. Non è una cosa che si vede abitualmente; certo che il tutto non è molto grande: 2 o 3 tavolini al massimo.

Altra curiosità di detto bar è che sulle bustine di zucchero c'è, stilizzata, la sagoma di una 880!

Alberto Isoardi

Mercatino

CEDO o SCAMBIO Blu Tiger Mehano, senza scatola e aggiuntiva sul frontale con i macchinisti; Roco 44775 - carrozza 100 porte 1/2ª classe; AC-ME 50050 - set di 4 carrozze a piano ribassato grigie, tipo 1973; Piko 95501 - pianale FS con 2 betoniere gialle; 2 kit di Tutto Treno del carro F; Herpa set (parziale - manca un camion) con 2 rimorchi con scritte Pema, uno telonato e uno frigo; libro "Milano Centrale allo specchio".
Alberto Isoardi, tel. 0175 43483, 339 8592678.

Il bar della stazione di Saluzzo ha occupato anche il marciapiede del primo binario (foto A. Isoardi)



il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 41 - Anno 11 (N° 2 / 2006)

Allegato al Supplemento N° 3 al N° 2 - marzo 2006 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

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine

Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio