



Certificazioni tracce per la FUC

Dopo le prime corse di abilitazione del personale di macchina della società FUC (Ferrovie Udine Cividale) effettuate la scorsa primavera sulle tracce: Udine-Cervignano-San Giorgio di Nogaro e Gorizia, dal 6 al 9 novembre scorso sono state effettuate ulteriori corse di abilitazione che hanno dato la certificazione alla FUC su quasi tutte le linee del Friuli Venezia Giulia e fuori dai confini regionali fino a Venezia.

Queste corse rientrano nelle strategie di un programma regionale sul trasporto merci che coinvolge il personale di macchina della società Ferrovie Udine Cividale.

L'automotrice utilizzata per le corse è stata la AD 910 del gruppo ALn 663.1200 FUC che ha viaggiato per quattro giorni consecutivi sui seguenti itinerari: 6 novembre Udine C.le-Tarvisio B.V.-Udine C.le (2 volte); 7 novembre Udine C.le-Venezia Mestre-Udine C.le (2 volte); 8 novembre Udine C.le-Gemona-Osoppo-Gemona-Osoppo-Gemona-P.M.Vat-Palmanova (via Bivi Cividale e Cargnacco - circonvallazione di Udine)-P.M. Vat-Udine Parco-P.M.Vat-Udine Parco-P.M.Vat-Udine C.le; 9 novembre Udine C.le-Gorizia-Monfalcone-Trieste C.le-Trieste C.M.S.to-Trieste C.le-Trieste C.M.S.to-Trieste C.le (via Gr. Se. Roiano)-Monfalcone-Trieste C.le-Monfalcone-Gorizia-Udine C.le.

Enrico Ceron



La AD 910 FUC in sosta nella stazione di Osoppo (foto E. Ceron)

Altre notizie dalla FUC

Lungo la Ferrovia Udine-Cividale prosegue il montaggio delle nuove barriere dei passaggi a livello; esse però non sono ancora operative.

Intanto è giunto a Udine anche il secondo convoglio Stadler GTW 2/6. Il primo, dopo essere ritornato alla casa costruttrice per l'installazione delle apparecchiature di sicurezza, è rientrato a Udine poco prima di Natale. Ora entrambi hanno la ripetizione segnali e la predisposizione per l'SCMT che sarà montato presso il deposito friulano. Non si conosce ancora la data di entrata in servizio.

Nell'attesa le anziane AD 800 continuano ad essere utilizzate nelle ore di punta, seppur di rado; la AD 802 è fuori turno in quanto graffiata su un intero lato e probabilmente non circolerà più.

Proseguono nel frattempo i lavori di completamento della nuova stazione di Cividale che dovrebbe essere pronta per gli inizi del 2007, mentre sono iniziati da alcune settimane i lavori della nuova fermata urbana di S. Gottardo a Udine.

Il nuovo orario 2007 prevede piccoli aggiustamenti che riguardano quasi tutti i treni e che riducono a poca cosa il cadenzamento di alcuni anni fa. A titolo di curiosità il primo treno feriale partirà da Cividale alle 5.55 anziché alle 6.00. Non era mai successo in 120 anni di storia.

Daniele De Anna



La AD 910 della FUC a Gemona con a fianco la E 405.018 (foto E. Ceron)

Il nuovo orario ferroviario

Il nuovo orario ferroviario, entrato in vigore il 10 dicembre e che Trenitalia dichiara valevole fino al 9 giugno 2007, invece che per l'intero 2007 come avvenuto negli ultimi anni, non prevede in regione sostanziali variazioni rispetto al precedente. Sono avvenuti solo aggiustamenti di orario di alcuni treni, tra questi quello dell'EC 32 che ora ritarda la partenza per Vienna, mentre l'EC 33 ritarda l'arrivo serale sempre da Vienna. Ora gli EN 237/238 e 239/236 non effettuano più le fermate di Gemona, Carnia, Pontebba e Ugovizza. Questa soppressione ha provocato vibranti proteste a Gemona visto che questi treni erano utilizzati principalmente dai pendolari settimanali, cioè dalle persone che partono alla domenica sera o il lunedì mattina presto per rientrare a casa il venerdì sera.

Unica vera novità è il prolungamento della coppia Cisalpino (CIS 154 e 155) Zurigo/Schaffhausen-Venezia fino a Trieste. Ovviamente il servizio, che sul tabellone di Trieste C.le è indicato come ES, è svolto con gli ETR 470 della Cisalpino.

In campo nazionale il nuovo orario offre più collegamenti Eurostar e l'introduzione degli Eurostar City che garantiscono, come da comunicato Trenitalia, il confort della flotta "ammiraglia" a un prezzo più contenuto.

Sono state inoltre introdotte nuove corse nazionali e internazionali e l'orario dei treni regionali, entrato in vigore solo il 17 settembre, ha recepito le ulteriori richieste delle Regioni e delle Associazioni dei Consumatori. Brevemente le principali novità.

Quattro nuovi Eurostar, con fermate

anche a Firenze e Padova, sono stati istituiti sulla Roma-Bologna-Venezia. Due nuovi Eurostar anche tra Milano e Venezia, dove ora nelle fasce orarie pendolari c'è un collegamento ogni mezz'ora. Due Eurostar Torino-Roma sono ora instradati via Genova. Il servizio Eurostar City inizialmente collega Milano a Lecce, poi nel cor-

so dell'anno sarà esteso alla Milano-Ancona e alla Milano-Genova-Livorno.

Nei collegamenti internazionali l'Euronight Riviera Montecarlo, che collega Roma alla Costa Azzurra parte ora da Roma Termini invece che da Roma Ostiense e ferma per la prima volta nella stazione di Firenze Campo di Marte, proseguendo per Pisa, Montecarlo e Nizza.

Claudio Canton



L'atrio della "nuova" stazione di Klagenfurt (foto D. De Anna)

Klagenfurt restyling

Alcuni mesi fa è stato completato il restyling della stazione di Klagenfurt. Esternamente colpisce la nuova avveniristica tettoia a copertura dello spazio pedonale antistante l'edificio; tutta la viabilità è stata rivista con la creazione di piccoli parcheggi in superficie, ai quali si aggiunge quello interrato. Colpisce il poco e ordinato

traffico veicolare rispetto a quello che c'è a Udine. Le rastrelliere per le biciclette sono all'interno lungo il marciapiede del binario 1, accessibili anche dall'esterno senza passare dall'ingresso principale. Quest'ultimo ha visto il rifacimento dell'atrio con ampie vetrate e

la sostituzione del sottopasso con un nuovo sovrappasso in acciaio e finiture alluminio come tutte le tettoie delle pensiline, il che conferisce un aspetto molto moderno e ordinato all'intero complesso. Scale mobili e ascensori permettono un accesso agevole a chiunque; l'eliminazione del binario 2 di transito e manovra (come quello presente a Udine) ha permesso di allargare il primo marciapiede dove, oltre alle già citate rastrelliere per le biciclette alle estremità, c'è spazio anche per i tavolini esterni del bar. Display a led informano lungo i marciapiedi sulla composizione dei treni che stanno per transitare mentre nell'atrio, a differenza di Udine, il teleindicatore LCD è di grandi dimensioni. Nell'atrio c'è la biglietteria su un lato in uno spazio chiuso, il bar, un panificio pasticceria e in fondo ad un corridoio con altri negozi il deposito bagagli e le toilettes a pagamento, il supermercato Billa, tutti aperti anche la domenica pomeriggio. Un restyling decisamente diverso da quello molto discutibile che ha riguardato Udine e molte altre stazioni in Italia.

Daniele De Anna



La pensilina sul piazzale esterno della stazione di Klagenfurt (foto D. De Anna)

Ricordi e ... coincidenze ferroviarie ...

Quante volte sarà capitato a ciascuno di noi appassionati di ferrovia e di treni di essere lì presenti nel momento del transito di un convoglio, magari in una stazione, ad un passaggio a livello o semplicemente in linea e di osservare con una certa attenzione la locomotiva di trazione che in quel momento è in servizio proprio al traino di questo treno.

Da appassionati non si può fare proprio a meno di osservarne la tipologia e magari anche il suo numero di servizio.

Viene spontaneo pensare: "...ma guarda! ...sta transitando la E xxx.yyy!!!".

Così il pensiero vola magari alla circostanza dell'ultimo avvistamento di quella stessa unità.

Ed ancora viene da pensare: "... pensa che l'ultima volta che ho visto questa locomotiva è stato nel... nel lontano..., oppure è accaduto di recente, ... allora trainava quel treno, e ...", cosicché la memoria ferroviaria (e non solo) di ciascuno di noi si sbizzarrisce nel ricordo di eventi e momenti ferroviari a volte anche molto lontani nel tempo.

Infatti spesso noi non ci accorgiamo del tempo che trascorre, ma è proprio in questi momenti che la nostra passione ed il nostro interesse

per il treno e la ferrovia imprimono nella memoria di ciascuno di noi molte informazioni e dati, informazioni che poi riemergono magari in momenti ed occasioni successive.

Così in un semplice quanto apparente banale transito di un treno avviene un vero e proprio effetto di "campionamento mnemonico", molto più efficace di quanto non si pensi. L'elemento attivo di tale campionamento è certamente la nostra passione per la ferrovia.

Inoltre è in questi momenti in cui riemergono nella nostra memoria ricordi passati che si ha una vera e pro-

pria materializzazione dell'essenza del tempo che trascorre e degli eventi che accadono.

Se poi il ricordo di un passato evento ferroviario, come avvenuto nel mio caso, si riferisce nientemeno che alla indimenticabile vecchia ferrovia Pontebbana a binario unico, ...ad un indimenticabile convoglio internazionale tra Austria ed Italia del tempo che fu, ...in un indimenticabile scenario paesaggistico come l'attraversamento ferroviario con quel tracciato ad "S" di quel paesino idilliaco dal nome candido, candido come Camporosso in Valcanale che fa pensare ad un campo pieno di papaveri rossi, rossi...

...allora sì che la memoria ferroviaria non fallisce ...ed i ricordi si ma-

re e magari fotografare un nuovo transito.

Così pochi minuti dopo è transitato sullo binario 1 l'EN 313 "Roma" con sezioni da Zurigo, Basilea e Ginevra e diretto a Roma Termini.

Quel giorno aveva al traino la E 656.211 delle OMR di Bologna S.D. nell'attuale livrea XMPR.

Ecco che nella mia memoria ferroviaria è scattato l'impulso del ricordo!

Mi sono chiesto quando era stata l'ultima volta che avevo incrociato sulla mia strada quella stessa locomotiva.

Qualche attimo di attesa e...poi il ricordo si fa certezza!

Sì! Questo mio ricordo è volato in là nel tempo a quella bella giornata di

martedì 12 settembre del 2000, in cui mi trovavo non a caso in quel posto idilliaco di Camporosso in Valcanale.

Dal cavalcavia della variante stradale dell'abitato di Camporosso appunto della S.S. 13 Pontebbana ero allora in attesa del transito dell'indimenticabile EC 31 Romulus sulla vecchia ferrovia Pontebbana a binario unico. Era il giorno martedì 12 settembre 2000 appunto e ... la storia attiva della vecchia ferrovia Pontebbana a binario unico stava malinconicamente

volgendo al termine. Ancora poche settimane di vita e poi avrebbe definitivamente lasciato il passo ed il futuro alla nuova ferrovia a doppio binario e del tipo AV che per sua natura e per sua funzione progettuale non avrebbe mai più presentato i suoi indimenticabili attraversamenti nei bellissimi passaggi del contesto territoriale della Carnia prima e della Valcanale dopo.

Ricordo allora che il treno transitò all'incirca verso le ore 13.10 in perfetto orario e proprio quel giorno era in turno la locomotiva elettrica E 656.211 già allora assegnata all'impiant-



La E 656.211 del dep. di Bologna SD ripresa a Sesto Fiorentino il 28 agosto 2006 alla testa dell'EC 313 Roma (foto S. Bacci)

nifestano ben vivi e presenti, ...proprio come se fosse ora.

Così un sabato mattina dell'agosto scorso di buon'ora, il 26 agosto per la precisione, ero appostato sulla pensilina centrale della stazione di Sesto Fiorentino in attesa del passaggio dell'EN 1237 "Allegro Rossini" da Vienna Südbf per Firenze Campo di Marte e Roma Termini per poterne fotografare il transito.

Era da poco transitato tale convoglio che il segnale di protezione della stazione lato Firenze si è aperto di nuovo e la cosa mi ha convinto a restare qualche minuto ancora per vede-

to di Bologna S. Donato della società Cargo di Trenitalia.

La fotografia che allego all'articolo ritrae quell'evento ferroviario di allora ed ha fermato per sempre il tempo di quell'evento di una ferrovia che non esiste più, ...di un passaggio indimenticabile nel bellissimo territorio di Camporosso in Valcanale e ...di una relazione passeggeri prestigiosa internazionale di allora che è solo nella memoria di tutti noi appassionati di "bella ferrovia".

Altri tempi caro E 656.211!

Ricordare serve anche a questo.

Ahh!!!...un'ultima cosa...!

Ridateci il Romulus!!!!!!!

Stefano Bacci

*La E
656.211 in
partenza da
Camporosso
per Udine
con al
seguito
l'EC 31
Romulus il
12 settembre
2000
(foto S.
Bacci)*



E 405 a Firenze

Le due fotografie pubblicate in questa pagina ritraggono un evento ferroviario che in questi ultimi tempi è divenuto frequente a Firenze: ovvero la presenza di locomotive elettriche del gruppo E 405 di Trenitalia Global Logistic (ex Cargo).

Come ben si sa le unità E 405 sono assegnate alla società Trenitalia Global Logistic e svolgono prevalentemente

per Firenze S.M.N. e Venezia S.L. La sezione che giunge a Firenze S.M.N. composta esclusivamente da materiale rimorchiato DB Nachtzug arriva al traino di una locomotiva che viene assegnata a Verona P.N. La scarsità rispetto ai fabbisogni quotidiani di unità di trazione a disposizione di Trenitalia Passeggeri per i servizi nazionali impone a volte pro-

prio l'impiego di unità del gruppo E 405 fino a Firenze S.M.N..

La prima immagine ritrae appunto uno di questi servizi espletati dalle E 405 fino a Firenze ed avvenuto mercoledì 18 ottobre. La fotografia mostra il convoglio in sosta sul binario 7 (come previsto da orario) che è appena giunto nella stazione del capoluogo toscano.

E' in attesa della sua successiva movimentazione per ricovero presso il parco scalo di Firenze per quanto riguarda il convoglio composto dalle carrozze e presso il DL di Firenze per quanto riguarda la locomotiva.

Talvolta la stessa locomotiva viene prontamente rinvia a Verona P.N. con il servizio dell'EC 84 "Michelangelo" da Roma Termini per Monaco di Baviera che parte da Firenze S.M.N. alle ore 09.57. Altre volte la stessa E 405 resta in deposito tutto il giorno fino alla sera stessa per rieffettuare su Verona P.N. l'EN 288 inver-so Brenner Express da Firenze S.M.N. per Monaco di Baviera delle 21.46. Stefano Bacci



*L'E405.037
appena
arrivata a
Firenze SMN
con l'EN 289
Brenner
Express il 18
ottobre (foto
S. Bacci)*

mente servizi merci nel Nord Italia; in particolare svolgono servizi di traino preferibilmente sulla linea del Brennero e sulla Pontebbana.

Rara è la loro presenza nel Centro Italia al traino di convogli merci. In tale contesto la fotografia testimonia uno di questi eventi che teoricamente sarebbero rari ma che le necessità di penuria di mezzi di trazione in ambito Trenitalia hanno fatto diventare invece frequente.

In particolare si tratta della relazione internazionale dell' EN 289 denominata "Brenner Express" con sezioni

*EN 289
Brenner
Express,
trainato
dalla E
405.034
in arrivo a
Firenze
SMN il 12
dicembre
(foto S.
Bacci)*



Notizie Flash

Friuli

La regione FVG vuole istituire un gestore unico per il trasporto pubblico locale. Dovrebbe cioè gestire sia il trasporto su gomma che quello ferroviario. In questo modo, secondo i calcoli del competente assessorato, si potrebbero risparmiare 17 milioni di euro che sarebbero destinati al miglioramento del servizio.

Claudio Canton

La regione FVG intende costruire un mega centro intermodale (ferro, gomma, aereo) presso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari. Secondo l'assessore regionale ai trasporti sarà la più grande stazione della regione. Questo progetto, che comporterà la chiusura delle stazioni di Monfalcone e Ronchi, verrà integrato da un servizio di metropolitana leggera che collegherà la nuova stazione a Udine in 18 minuti, Trieste in 14 e Tesserà in 32.

Claudio Canton

La pubblicazione di un primo progetto del tracciato del Corridoio 5 ha ulteriormente scatenato le reazioni dei comuni interessati alla linea. Quasi nessuno vuole che la ferrovia passi sul suo territorio; in ogni caso tutti propongono modifiche di tracciato. Le istituzioni invece ribadiscono la necessità dell'opera. Intanto il 16 ottobre è stata firmata a Udine una dichiarazione d'intenti tra i ministri di Italia, Francia, Slovenia, Ungheria e Ucraina affinché sia accelerato e finanziato il Progetto prioritario 6 all'interno del Corridoio 5. Dopo alcune perplessità, alla fine di dicembre la Slovenia ha firmato la convenzione con l'Italia per lo studio di fattibilità del tratto Trieste Divaccia.

Claudio Canton

Le 48 telecamere che dovrebbero monitorare la stazione di Udine sono da molti mesi spente. Infatti il sistema ha presentato fin dall'installazione dei problemi di funzionamento dovuti al surriscaldamento del server delle apparecchiature. Ora verrà installato un sistema di raffreddamento, ma ci sono ancora dei problemi logistici per il posizionamento del macchinario.

Claudio Canton

Il primo tratto della linea Casarsa-Pinzano è stato smantellato. I binari sono stati tolti per qualche centinaio di metri a partire dalla stazione di Casarsa e l'ex passaggio a livello sulla SS 13 è stato asfaltato.

Denis Narduzzi

L'ex stazione di Tarvisio Centrale, messa in vendita per 2,7 milioni di euro, non ha trovato finora nessun acquirente: infatti alla scadenza del 27 novembre non è stata presentata nessuna offerta d'acquisto; pertanto il termine è stato prorogato al 15 gennaio. Probabilmente la bonifica di tutta l'area ed alcuni vincoli urbanistici posti dal comune di Tarvisio, che prevedono un interesse pubblico per la zona, hanno scoraggiato possibili acquirenti. Il progetto del comune prevede la costruzione di alcune palazzine residenziali, di un complesso sportivo e di un parco tematico della montagna; non è neppure esclusa la possibilità che siano creati anche spazi commerciali.

Sempre in tema di alienazione di beni delle FS si segnala la vendita molti appartamenti a Pontebba e di tutta l'area della stazione di Trieste Campo Marzio, fabbricato compreso. Ci sono molte preoccupazioni sul destino del museo ferroviario, che in ogni caso è vincolato dalla sovrintendenza, come pure il materiale in esso esposto.

Claudio Canton

Applicando una norma europea, che prevede la chiusura dei servizi igienici se in una stazione transitano meno di 700 passeggeri al giorno (ridotti a 500 in Italia), il 1° ottobre sono stati chiusi i bagni della stazione di Carnia, mentre Gemona e Tarvisio hanno ottenuto una proroga. Questo comporta notevoli disagi perché questo scalo è luogo di interscambio treno-bus e in qualche caso le attese non sono proprio brevi, così la gente si arrangia come può con la creazione di evidenti problemi igienici nei dintorni della stazione. A questo punto è stato chiesto al Comune se è disposto ad assumere l'onere della gestione dei WC.

Claudio Canton

Nel fine settimana del 15 ottobre è stato attivato l'ACC (Apparato Centrale Computerizzato) della stazione di Conegliano. Una settimana dopo è stato collegato al SCC (Sistema di Comando e Controllo) di Mestre, che

controlla tutte le linee del nord-est, il Posto di comunicazione della stazione di Codroipo. Entrambi i lavori hanno comportato la sospensione del traffico o ritardi nei collegamenti.

Claudio Canton

E' stata proposta l'istituzione di una metropolitana leggera che unisca la stazione di Trieste Centrale con quella di Campo Marzio via Aurisina-Opicina, praticamente sullo stesso percorso del Rondò. Il servizio dovrebbe essere effettuato con i Minuetto ed avere una corsa ogni 20 minuti. Si sta anche valutando la possibilità di usufruire della galleria di circosollazione di Trieste, che al momento non è abilitata al servizio viaggiatori.

Michele Saro

Il 24 ottobre il tram di Opicina è deragliato nei pressi di Cologna a causa della presenza sui binari di grossi sassi, quasi certamente posizionati da qualche ragazzino in vena di bravate. Il servizio era ripreso proprio quel giorno dopo che il 9 ottobre era stato sospeso perché la fune traente era uscita dalle guide.

Claudio Canton

Lo scalo merci della zona industriale di Rivoli di Osoppo, che è uno dei principali d'Italia con ben 40.000 carri movimentati all'anno, verrà raddoppiato per potenziare il trasporto su rotaia. Recentemente è anche stato dotato di una pesa elettronica dinamica.

Claudio Canton

L'ex sindaco di Tricesimo per diminuire il traffico stradale ha proposto la realizzazione di una metropolitana leggera sulla linea Udine-Tricesimo-Tarcento con treni ogni 30 minuti. La proposta prevede inoltre la realizzazione di parcheggi scambiatori nelle fermate.

Claudio Canton

La Pontebbana, a seguito dell'incidente sulla ferrovia del Brennero del 13 dicembre, ha registrato un momentaneo notevole aumento del traffico: infatti la maggior parte dei treni internazionali è stata dirottata via Tarvisio fino al ripristino della linea Verona-Bolzano.

Roberto Vassilich

La direzione regionale di Trenitalia nel tradizionale resoconto di fine anno ha comunicato che in anticipo rispetto alle previsioni ha messo in ser-

vizio tutti i 10 Minuetto acquistati con il contributo della Regione. Inoltre sono in servizio anche tutte le 8 E 464 previste, mentre sono state revisionate 4 E 646 e rinnovate 40 carrozze. Il piano di rinnovamento, costato 51 milioni di euro (15,5 dei quali a carico della Regione), è quindi terminato con un miglioramento del servizio. Secondo i pendolari però quest'ultima affermazione non è veritiera.

Claudio Canton

Il 31 dicembre è ripartito il Tarvisio Express, il treno bianco che nei giorni festivi durante il periodo invernale fino al 4 marzo 2007 collegherà i centri della regione a Tarvisio. Quest'anno il convoglio è uno solo e parte da Trieste con fermate a Monfalcone, Sagrado, Gorizia, Cormons, Udine, Gemona e Ugovizza Valbruna. Chi proviene dalla destra Tagliamento deve cambiare a Udine, ma è esentato dal pagare il tragitto Pordenone-Udine. Un bus navetta collega poi la stazione con le piste. Il prezzo del biglietto comprende anche lo ski-pass scontato e dà diritto ad ottenere varie agevolazioni sulla neve della Valcanale.

Claudio Canton

Italia

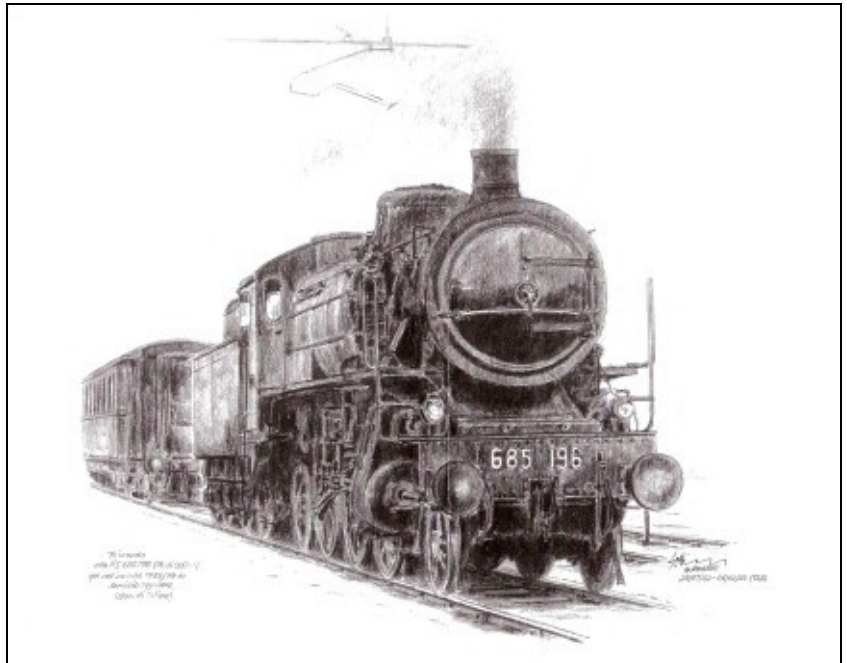
Nella notte tra il 19 ed il 20 maggio presso la stazione di Soverato, sulla linea Jonica tra Reggio Calabria e Catanzaro Lido, si è tenuta una simulazione di deragliamento. Sull'automotrice ALn 668.3246 sono stati fatti salire alcuni volontari che hanno simulato prima i viaggiatori e poi i feriti. Appena fuori dalla stazione l'automotrice si è fermata simulando il deragliamento. Sono subito intervenuti i soccorritori, 118 e Carabinieri, che hanno prestato i soccorsi ai "feriti".

Claudio Canton

Per la prima volta nella storia della ferrovia del Cadore il 20 agosto due automotrici della serie Aln 873, la 3505 e la 3511, hanno percorso questa linea, raggiungendo Calalzo con un treno speciale organizzato in concomitanza con la manifestazione "Il treno delle Dolomiti" che si è tenuta a Belluno.

Claudio Canton

Nel mese di luglio è stato dato l'avvio sul versante italiano allo scavo del cunicolo pilota per la costruzione



In questo disegno realizzato ed inviatoci dal nostro amico Guenter Berget di Landshut in Baviera è rappresentata la 685.196 in servizio attivo a Udine nell'inverno 1973/74

della nuova galleria di base del Brennero che sarà lunga 55 km.

Claudio Canton

Il 7 ottobre è iniziato il pre-esercizio della prima tranvia di Padova sulla tratta di 7 km con 15 fermate tra la stazione ferroviaria e il capolinea sud situato nel quartiere Guizza. Quando i lavori saranno terminati la tranvia sarà lunga 10,5 km e comprenderà 24 fermate.

Claudio Canton

Il 14 ottobre è arrivata in Italia, attraverso il Brennero in composizione a un treno merci, la locomotiva elettrica E 483.001 di proprietà di Angel Trains. Appartiene alla famiglia TRAXX3 F140DC di Bombardier ed ha una potenza di 5600 kW alla tensione di 3000 V in corrente continua.

Claudio Canton

Lo scorso 8 novembre è uscito dalle officine di Vicenza il complesso ETR n° 39 (motrici E 404.540 e 541) in livrea a due toni di grigio "AV" (soprannominata "Mc Laren" dai macchinisti per la somiglianza con quella delle vetture di formula 1); è il primo di serie ad essere dotato del sistema "STB" - Sistema Tecnologico di Bordo - che integra le apparecchiature ERMTS e SCMT, controllo vigilanza disgiungibile e radiotelefono di bordo CAB 2 di seconda generazione. Ho avuto l'opportunità di effettuare

la prima corsa prova, svoltasi sulla tratta Vicenza-Verona-Domegliara (linea del Brennero)-Sommacampagna (via raccordi)-Brescia-Milano Certosa e successivo ricovero a Milano Fiorenza, in quanto il giorno dopo era programmata una corsa prova sulla linea AV Novara-Torino. A bordo c'erano operai e tecnici delle officine di Vicenza, due tecnici Ansaldo per la parte elettrica e di trazione e uno, specificatamente addeuto all'interfaccia diagnostica STM con il PDM, dell'Ansaldo-Signal. Inoltre era presente un tecnico certificatore sotto la cui direzione sono state eseguite in corsa varie prove di tutte le apparecchiature di bordo e di trazione in entrambe le cabine di guida e sensi di marcia.

Gianni Viel

Le E 444.044 e 050 sono le prime due locomotive della divisione passeggeri di Trenitalia che sono state attrezzate con il dispositivo "EVIG", in seguito a studi e accordi fra azienda e organizzazioni sindacali del PDM. Con tale apparecchiatura non è più necessario per il macchinista tenere pigiato continuamente (e rilasciato brevemente ogni 55" al massimo) il famigerato pedale "Vigilanza Attiva" detto altresì "Uomo Morto". Questa funzione viene ora resa attiva da due touche a sfioramento o dall'uso di una delle apparecchiature in cabina di guida (es. leve trazio-

ne, manipolatore freno, tromba, ecc.) con tempi di 30" o 55" secondo le condizioni del sistema SMCT (escluso/incluso, RS attiva o esclusa, ecc.).

Gianni Viel

L'11 novembre è stato inaugurato il raddoppio fra San Giovanni in Persiceto e Crevalcore, sulla linea Bologna - Verona. Fino ad ora è stato raddoppiato soltanto il 52% dell'importante arteria. La conclusione dei lavori di raddoppio è prevista per il 2008.

Claudio Canton

L'elettromotrice ALe 883.007 è stata restaurata a Cremona dalle maestranze delle locali officine e da alcuni appassionati. Il 12 novembre ha effettuato una corsa prova da Cremona a Milano.

Claudio Canton

Le carrozze letto di tipo MU stanno venendo rinnovate. Vengono installati nuovi letti, un lavabo con presa elettrica da 220 Volt ed armadio per gli abiti in ciascuna delle 12 cabine a 3 posti. Anche l'office del conduttore è stato rinnovato ed è stata installata la videosorveglianza del corridoio. Alle due ritirate già esistenti (ora distinte per sesso), è stata aggiunta una nuova ritirata promiscua. I pavimenti per motivi igienici sono ora rivestiti in plastica e non più in moquette. Esternamente vengono pellicolate con la livrea Artesia.

Claudio Canton

Il 23 dicembre, la stazione di Roma Termini è stata intitolata a Giovanni Paolo II, il pontefice scomparso nel 2005. Comunque la sua denominazione ufficiale resterà quella di Roma Termini.

Claudio Canton

Europa

A Celje in Slovenia la vecchia cabina scambi della Südbahn è stata salvata per miracolo da uno sparuto gruppo di appassionati locali di ferrovie. Stava infatti per essere demolita; adesso invece è un grazioso piccolo museo. La ristrutturazione non è stata solo esterna ma riproduce fedelmente anche gli interni dell'edificio (scala a chiocciola, apparati di consenso, leve deviatori, mobilio d'e-

poca e manichino in uniforme JŽ anni '50). E' una piccola chicca che dimostra come la volontà e la perseveranza di poche persone riesca alle volte a dare i suoi frutti. Lo stesso gruppo aveva anche salvato la 625 e una kkStB 178 a Maribor. Ora sta riparando un curioso automotore diesel, costruito negli anni '50/'60 sfruttando il carro di un tender a 3 assi di locomotiva austro-ungarica.

F. Galimberti/L. Klobas



La cabina scambi della Südbahn salvata a Celje (foto L. Klobas)

Il ministro dei trasporti tedesco, Wolfgang Tiefensee, con la frase «Segnale verde!» ha annunciato l'8 novembre che il governo ha deciso la privatizzazione delle DB (Deutsche Bahn AG) attraverso il collocamento in Borsa di una parte delle azioni. Entro la fine del 2008 sarà messa in vendita una quota compresa tra il 24,9% ed il 49% delle azioni, però i binari e le stazioni resteranno di pertinenza dello Stato. In base ai risultati dei primi nove mesi dell'esercizio in corso, la Società prevede per quest'anno un utile operativo di oltre 2 miliardi di euro a fronte di un fatturato superiore ai 28 miliardi. Sono inoltre previsti investimenti per 12,5 miliardi di euro per l'acquisizione nei prossimi anni di imprese dell'est eu-

ropeo considerate strategiche per la realizzazione della linea merci Europa-Cina/Asia, dove si prevedono notevoli incrementi dei traffici. C'è anche interesse per l'espansione delle ferrovie tedesche nel trasporto pubblico urbano anche al di fuori della Germania: Stoccolma, Praga e Lione sono le prime città su cui si sta concentrando le attenzioni delle DB. Questa decisione avrà senz'altro ripercussioni sullo scenario del mercato ferroviario europeo in corso di liberalizzazione. Claudio Canton

Le ferrovie Britanniche in occasione del Natale hanno chiuso i battenti per 58 ore di seguito dalle 20.00 del 24 dicembre fino alle 06.00 del 27. Numerose sono state le prese di posizione contro questa decisione che ha obbligato le persone a usare le auto per spostarsi contribuendo ad aumentare l'inquinamento. Un deputato ha presentato un'interrogazione parlamentare chiedendo un adeguato servizio ferroviario anche a Natale perché "adesso la gente ha una vita più attiva e non vuole essere inchiodata per due giorni in casa davanti alla televisione che ritrasmette vecchi programmi".

Le compagnie ferroviarie private hanno così argomentato la decisione: i treni viaggerebbero in perdita il giorno di Natale e quello di Santo Stefano per scarsità di passeggeri ed anche i ferrovieri hanno diritto a starsene a casa per la più importante festività dell'anno.

Claudio Canton

Angel Trains ha acquistato dalla Siemens 11 locomotive tipo Eurorunner ER 20 (uguali alle 2016 ÖBB) che saranno poi noleggiate ad Arriva's Regentalbahn che le utilizzerà fra Monaco, Oberstdorf nelle Alpi Bavaresi e Lindau nel sud della Germania collegandosi ai servizi Arriva da Monaco a Regensburg, Furth-im-Wald e Hof. La consegna è prevista nella seconda metà del 2007, mentre il contratto ventennale di servizio tra Arriva e Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) avrà decorrenza da dicembre 2007. Con questo acquisto il parco locomotive di Angel Trains è salito a 219 unità.

Claudio Canton

Trainwatching

Da dicembre un convoglio Vivalto (le nuove carrozze a due piani) raggiunge anche Udine da Venezia. Invece le ALn 668, con la consegna dell'ultimo Minuetto, non correranno più sui binari della nostra regione. Potrebbero essere utilizzate solo in casi di emergenza in caso di guasto delle nuove automotrici. Roberto Vassilich

E iniziata con il nuovo orario l'interoperabilità tra Austria e Slovenia delle Taurus tricolori serie 1216 ÖBB (serie 200 Slovenia) e 541 SŽ (serie 000 Austria) identiche per equipaggiamenti di bordo e pantografi; al momento i servizi riguardano la tratta Villach-Jesenice ma presto si estenderanno dalla linea dei Tauri fino al porto di Capodistria, che per l'Austria ha raggiunto un'importanza superiore perfino a quello di Trieste. Con il 10 dicembre dovevano iniziare a circolare anche in Italia le 1216 ÖBB (serie 000 Italia/Svizzera) fra Tarvisio e Cervignano e le 541 SŽ (serie 000 Italia) tra Villa Opicina e Cervignano. Al momento è stato tutto rinviato non si sa a quando. Noi speriamo di vederle al più presto.

Daniele De Anna

Il 16 dicembre l'Intercity Plus "Giorgione" da e per Milano era trainato dalla locomotiva E 444R.100 che presentava la nuova livrea Eurostar City. Con Eurostar City viene denominata la nuova offerta commerciale di

Trenitalia che si inserisce tra i servizi Eurostar e Intercity Plus. Saranno dipinte nella nuova livrea a toni di grigio con fasce rosse locomotive E 444R, E 402 A e B ed E 414 e carrozze tipo Gran Confort, UIC-Z e Snack Bar ristrutturate secondo il progetto IC 901. Questo progetto in un primo momento presentava una diversa livrea che riproponeva ancora lo schema XMPCR con una fascia grigia all'altezza dei finestrini ed era stato denominato Eurocity Italia. Le locomotive E 414, ex E 404 degli ETR 500, formeranno convogli bloccati con le carrozze rinnovate. Il primo treno con quest'ultima composizione è entrato in servizio il 16 dicembre, con le carrozze nella nuova livrea, ma con le locomotive E 414.115 e 133 ancora nella livrea ETR 500. La trasformazione delle E 404, che prevede modifiche alla testata piatta ed al banco e l'installazione dell'SCMT avviene nelle officine di Foligno.

Claudio Canton

Nei giorni prima di Natale si sono svolte in regione alcune prove di trazione con i Minuetto accoppiati. Due unità hanno viaggiato unite a comando multiplo con un solo macchinista per verificare l'affidabilità del sistema, dopo il via libera all'operazione dato da RFI questa estate. I Minuetto però sono attrezzati per viaggiare fino a tre elementi accoppiati.

Roberto Vassilich

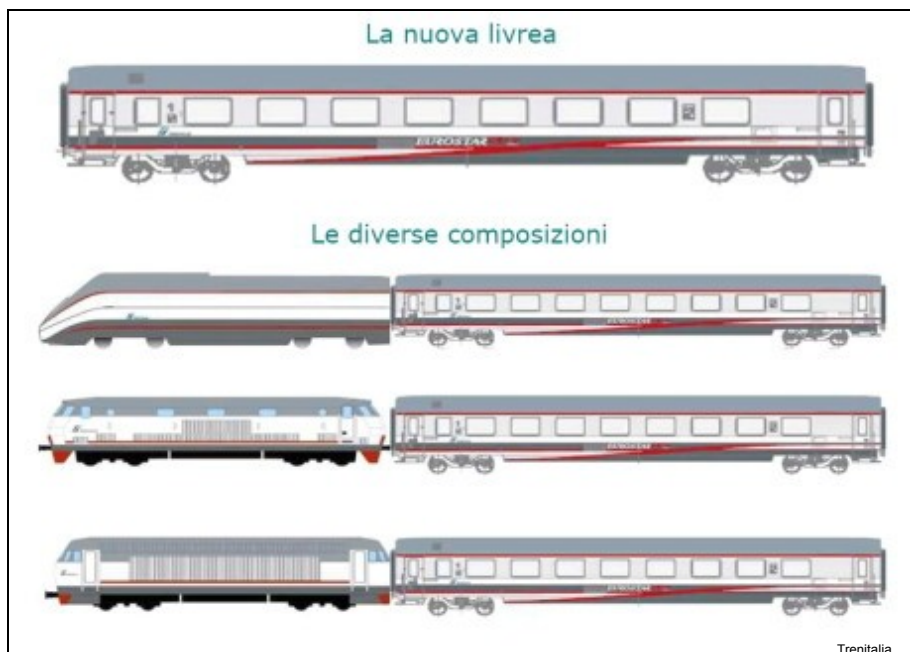


All'inizio dell'anno sul sito di Trenitalia, www.trenitalia.com, è apparsa una nuova pagina dove vengono messi in vendita prodotti personalizzati con il marchio Trenitalia, come avviene già da anni in alcune ferrovie estere quali ÖBB e DB.

All'inizio i prodotti erano pochi, ma nel corso dell'anno l'offerta è aumentata.

C'è anche una sezione dedicata al fermodellismo dove sono in vendita modelli prodotti dalle ditte ACME e Vitrairs, anche se le stesse non sono citate. Troviamo in scala H0 una E 402A in livrea XMPCR, un convoglio Intercity Plus composto da una E 402A e 2 carrozze, una carrozza UIC-Z per treni Intercity di 1ª classe e una di 2ª classe in serie limitata, i Minuetto elettrico e diesel e, ora non più a catalogo, una E 464 senza motore; in scala N è proposta la locomotiva E 404 dell'ETR 500. I prezzi sono quelli di mercato.

Sono presenti anche le sezioni "a casa tua" con un'amaca portatile, un orologio da parete e una sedia a sdraio richiudibile, "boutique AV" con un cappellino di colore nero personalizzato Alta Velocità, occhiali da sole sportivi con inserti di gomma, occhiali da sole in metallo, un ombrello pieghevole di colore grigio con logo Eurostar AV ed uno con logo FS Trenitalia ed un orologio da polso Alta Velocità, "i preziosi" con un fischietto portachiavi del ferroviere in argento, gioielli della linea Speed in acciaio raffiguranti i circuiti di Imola, Monza e Mugello, il classico orologio del ferroviere a cipolla Perseo da tasca anche in serie limitata, "in viaggio" con i già visti amaca, sedia a sdraio, ed ombrelli, più una borsa trasformabile in materassino, una lampada da libro richiudibile, un lucchetto da valigia con combinazione, il libro "Treno e Cinema percorsi paralleli", un iPod nano in edizione limitata numerata, personalizzato Alta Velocità ed una valigetta fashion fever (borsa milleusi per tutte le età), "multimedia" con 4 cellulari Nokia e



l'iPod nano, "office" con l'orologio da parete ed una penna in alluminio con livella, "piccoli viaggiatori" con una borsetta da viaggio di Polly e Limo Moda Sprint, il Circus Train Chicco, un diario elettronico e bracciale, l'ETR 500, gli Hot Wheels-Monster Jam Jumper, un libro-atlante della Disney, il libro "Le cronache di Narnia: il Leone, la Strega e l'Armadio", lo Spirito di Fuoco Shaman King, il Superman Visionlaser e Maxi Superman, il trenino da Passeggio Chicco e la valigetta fashion fever, "binario 3" con i modelli, il fischiotto e gli orologi, "sportivi in viaggio" con la borsa-materassino, il cappellino, i gioielli, gli occhiali e l'orologio da polso e per finire i "nuovi arrivi" dove sono segnalate le novità.

Non siamo ai livelli delle ferrovie estere, ma piano piano l'offerta sta crescendo. Claudio Canton

Notizie dal mondo modellistico

Con un annuncio sul proprio sito, Kleinmodellbahn comunica che si trova in difficoltà perché non ha potuto recuperare le perdite del 2004, nonostante gli affari nell'ultimo periodo siano andati piuttosto bene. Per cui, essendo a rischio insolvenza, ha deciso di vendere lo stabilimento di Atzendorf (vicino Vienna) e che cesserà la produzione dei prodotti entro giugno 2007. Il comunicato riporta inoltre che verranno cercate soluzioni per continuare la produzione in un altro sito, (anche se questo non potrà essere definito prima di febbraio 2007) purché i risultati economici siano in linea con quanto recentemente realizzato.

Invece la LGB, anch'essa in difficoltà, è stata rilevata da Hermann Schöntag che è il proprietario della Rügen Kleinbahn (www.rasender-roland.de), la ferrovia turistica dell'isola di Rügen nel nord della Germania. Egli fino a poco tempo fa era anche l'editore della rivista ModellEisenBahner. Ha così messo a disposizione della ditta produttrice di modelli in grande scala la sua esperienza nel campo delle ferrovie reali ed in scala.

Claudio Canton

La locomotiva russa "WL 10"

Qualche anno fa presentai su queste pagine (**il tender** n. 18 - settembre 2000) un'altra locomotiva russa, la Tep 10, a trazione diesel, prodotta in Russia dalla Ditta Druzba. Ora che ho fatto arrivare dal commerciante Petr Kondratiev di San Pietroburgo un altro modello, questa volta una locomotiva elettrica doppia, ho pensato che, come curiosità fermodellistica, qualche riga di presentazione avrebbe potuto interessare i lettori de **il tender**. Naturalmente le impressioni che scrivo sono le mie e possono non coincidere con quelle di tutti i lettori SAT, ad ogni modo ...

lico.

La confezione è assai spartana, essendo in sottile cartoncino chiaro, senza alcuna iscrizione o imballo (per la Tep 10 la confezione era decisamente migliore e protettiva).

L'aspetto esteriore della WL 10 è sicuramente imponente, al vero e anche in scala 1/87: 36 cm di lunghezza, 4 carrelli, i vomeri rossi e le stelle rosse sui frontali si notano eccome! Rispetto ai modelli del passato si notano subito due cose: i fori sulla carrozzeria per i mancorrenti ed una bustina a parte con gli stessi, in plastica morbida. Sono molto fini ed



Il frontale della WL 10 (foto A. Isoardi)

A corredo dell'articolo ho realizzato alcune fotografie del modello smontato, per poterne apprezzare pregi e difetti. Queste e altre foto sono a disposizione in carrozza per i curiosi. La WL 10 è una grossa locomotiva elettrica doppia, formata da 2 unità distinte ma permanentemente accoppiate (come fossero due E 454, per intenderci), dai classici colori "sovietici" (verde e rosso), di grande potenza, destinata soprattutto a trainare pesanti treni di minerali e olio combustibile.

Ancora una cosa: suddivido l'articolo in due parti: questa, per la pura e semplice presentazione, ed un'altra più avanti per descrivere le possibili migliorie apportabili, secondo le foto ricavate dalle Riviste del settore (Mondo Ferroviario in particolare) e da 3 libri acquistati dallo stesso negoziante anni addietro, ovviamente in ciril-

elastici: molto bene! Sulla parte anteriore/superiore delle cabine vi sono altri particolari riportati: fischi e trombe, già montati in fabbrica. Molto ben fatto l'emblema argentato delle ferrovie russe presente sulle fiancate vicino alle porte di ingresso in cabina, che è riportato. Sul tetto spiccano i numerosi sportelli di ispezione, e quelli quadrati hanno la riproduzione delle cerniere per l'apertura e soprattutto le maniglie (traforate) riportate. Presenti i collegamenti elettrici tra i pantografi, nelle loro "armature" rosso vivo, di buona fattura (ricordano quelle delle E 428 Rivarossi). I due pantografi Sommerfeldt sono a mio avviso un poco semplificati e non hanno sufficiente molleggio, però in posizione abbassata sono abbastanza piatti. Tra le due casse sono presenti, oltre ai soffiotti di intercomunicazione, numerosi cavi elet-

trici (al vero) eseguiti in plastica nera flessibile. Le due motrici sono unite in modo piuttosto spartano: una barra in plastica rigida, e non sono presenti i timoni di avvicinamento. Nella parte bassa troviamo i ben dettagliati carrelli, in plastica non verniciata (come per la D 461 Acme, per esempio) con i particolari (boccole, sospensioni, ecc.) ben incisi. Tutti gli assali hanno la superficie di rotolamento cromata, cosa che si estende un poco anche alla parte laterale dei cerchioni, come sui vecchi modelli Rivarossi.

Passando agli interni si nota la maggiore miglioria rispetto al passato: il gruppo motore/trasmissione è di tipo moderno: benissimo. Infatti un motore a tre poli, in posizione centrale di una delle due loco (l'altra è folle, ma predisposta per ricevere un propulsore) ha due uscite munite di alberi cardanici (ma non di volani) e trasmette il moto a due scatole di ingranaggi in plastica. La rumorosità è discreta, come la forza di trazione, in quanto non sono presenti anelli in gomma. Come specificato nel catalogo su Internet, il telaio/motore è di produzione Mehano. Il telaio è in plastica per entrambe le unità, e vi sono incollate delle fusioni in metallo che fungono da zavorra. In particolare si nota sull'unità non motoriz-



Vista del telaio e della semicassa motorizzata (foto A. Isoardi)

zata una zavorra a vasca, ossia una vera e propria culla per ricevere un motore. Il peso del modello è di circa 300 grammi. Sono presenti numerosi cavetti, uniti ad un piccolo e funzionale circuito elettronico; le luci sono solo gialle per la marcia in avanti e si accendono secondo il senso di marcia. I fari posteriori rossi sono invece ritoccati con della vernice appositamente, come accade anche in occidente (ALn 663 Lima). D'altronde sono piccoli e vanno anche esteti-

camente bene così.

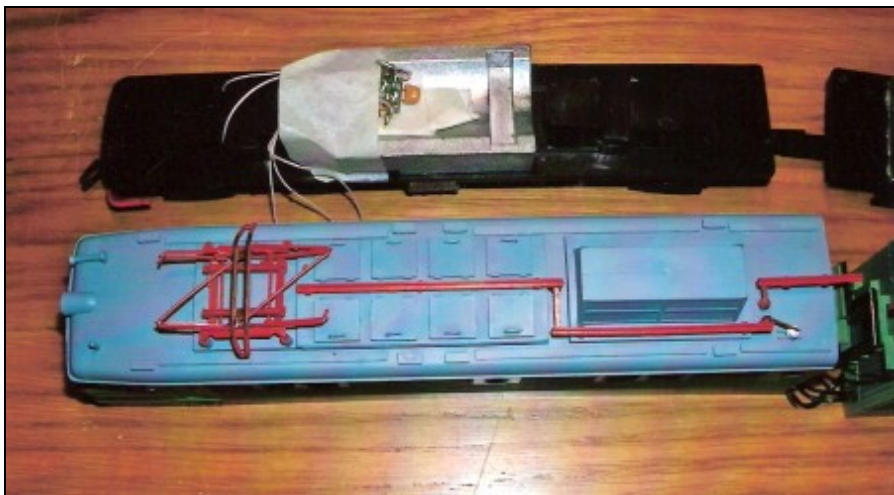
Il modello si smonta tramite una sola vite per motrice ed un incastro, quest'ultimo nella parte anteriore del modello.

Dalla stesso negoziante si possono acquistare a buon prezzo carri merce adatti a formare lunghe teorie omogenee, per esempio carri cisterna "targati" SZO. Altresì sono disponibili edifici, stazioni e chiese per eseguire diorami o plastici in stile russo, oltre a tram, filobus e diverse altre cose interessanti.

In sostanza un buon modello, che può molto migliorare con qualche piccola modifica e ritocco di colore, e magari un motore in più.

Il prezzo è di 300,00 euro e per ricevere il modello occorre scrivere (in inglese o tedesco, se non si conosce il cirillico o se non si ha "Il traduttore" sul PC) una e-mail a petrocon@mail.ru. Importante è ricordare che da qualche tempo quando si riceve un pacco da alcuni Paesi non zona euro (come la Russia) bisogna pagare una sorta di tassa doganale di 5,50 euro qualsiasi sia l'oggetto in questione e la dimensione del pacco.

Alberto Isoardi



Vista del tetto e del telaio della semicassa smotorizzata (foto A. Isoardi)

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 43 - Anno 11 (N° 4 / 2006)

Allegato al N° 1 - gennaio 2007 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