



Due graditi ritorni

Merci sulla FUC e Taurus in Pontebbana

Il giorno 10 dicembre è stato effettuato un treno merci tra Udine e lo scalo di Bottenicco. Il convoglio giungeva dalla Germania e lungo la Udine-Cividale è stato trainato dal Mak Ld 405 FUC con in spinta la DE424 02 FUC; era formato da 14 carri tipo Shimms carichi di coils destinati alla Faber, ditta produttrice di bombole metalliche, per una massa complessiva di 1100 t. In seguito è stato effettuato un altro convoglio più corto che aveva anche un carico di legname sempre per industrie della zona. Dopo molti anni di oblio è forse la volta buona che questo scalo inizi a lavorare, come auspicato più volte anche dalle autorità locali.

D. De Anna/D. Carlutti

Sotto a sinistra. La DE 424.02 FUC

in spinta in coda al treno merci

Sotto a destra. La Ld 405 FUC

manovra i carri nello scalo di

Bottenicco il 10 dicembre 2009

(foto D. De Anna)



Il 30 ottobre 2009 il treno Tarvisio Boscoverde-S. Stino di Livenza transita al P.M. Vat trainato dalla Taurus 1216 001 / E 190 001 (foto E. Ceron)

Dal 29 ottobre le Taurus sono ritornate in Pontebbana. Ora non effettuano più i Ro-La ed altri merci da e per Trieste e Cervignano, ma operano sulla tratta Tarvisio Boscoverde -

San Stino di Livenza per il trasporto di prodotti siderurgici. Infatti 4 di esse sono state affittate dall'impresa Linea che le affianca alle altre sue locomotive. Enrico Ceron



Il treno merci lungo la linea Udine-Cividale (foto D. Carlutti)

Ferrovie e gite SAT - In treno a Pola

Dopo il successo della camminata in Valrosandra è nata l'idea di andare a Pola con il treno partendo da Erpelle, percorrendo la linea che attraversa l'Istria da nord a sud. Questo è di nuovo possibile dalla scorsa primavera con l'istituzione del treno internazionale periodico Maribor-Lubiana-

stre" e partiamo alla volta dell'estremo sud dell'Istria. Dopo circa 4 km lasciamo la linea elettrificata per Koper e ci inoltriamo su quella diesel: questa se non fosse in regolare esercizio sembrerebbe una linea-museo avendo mantenuto le caratteristiche originali di quando fu costruita ad o-

nel tempo: le stazioncine in stile austro-ungarico in pietra d'Istria, i segnali ad ala ed a disco manovrati a filo, l'armamento che in alcuni tratti è ancora con traverse in legno; solo le stazioni più importanti hanno segnali luminosi manovrati da apparati moderni, mentre l'esercizio è apparen-



*A sinistra
La locomotiva
SŽ 664-103 in
testa al treno
fermo a Rakitovec
per i controlli di
frontiera*



*A destra
La locomotiva HŽ
2 062 036 pronta
alla partenza
da Pola
(foto D. De Anna)*

Capodistria/Pola, dopo che per lungo tempo non era stato possibile percorrere l'intera linea senza cambi. La mattina dell'11 luglio attendiamo il treno, che è in leggero ritardo, ad Erpelle in Slovenia; esso arriva composto da 10 carrozze UIC-Y al traino di una 342 "Ansaldo" in sgargiante livrea rossa. Qui assistiamo alle manovre necessarie per sganciare le 4 carrozze di coda destinate a Pola mentre il resto del treno riparte per Capodistria; quindi la diesel 664 "Americana" si mette in testa alle "no-

pera della Società Ferrovie Statali Istriane - Istrische Staatsbahn. Questa ferrovia fu aperta al traffico il 20 settembre 1876 e data in gestione alla Südbahn. Nel 1884 (o 1882 secondo altre fonti) passò in carico alle kkStB; poi dal 1919, dopo la Grande Guerra, fino alla seconda guerra mondiale fu gestita dalle FS; nel 1947 passò quindi alle JŽ. Ora, dal 1991, è gestita dalle SŽ per i primi 30 km e dalle HŽ sul restante tratto. Non fosse stato per il materiale rotabile moderno sembrava un viaggio

temente a dirigenza locale. Il rumore della locomotiva diesel di concezione americana ma costruita su licenza nella ex-Jugoslavia era assordante soprattutto sulle livellette più impegnative ed anche le fumate non erano proprio "euro5". Chi non aveva mai visto l'Istria è rimasto molto colpito dal paesaggio estremamente verdeggianti, con una vegetazione che solo nel tratto finale è di tipo mediterraneo: si è portati infatti a pensare che l'Istria sia come il Carso triestino che è brullo a causa dei bombardamenti della Grande Guerra.

Dopo pochi chilometri si giunge alla stazione di Rakitovec (Acquaviva - Valmor per gli italiani) dove viene effettuato il primo controllo di frontiera da parte della polizia slovena; naturalmente si può scendere per scattare foto in questa stazioncina in mezzo al nulla. Passato il confine c'è il secondo controllo da parte dei croati nella successiva stazione di Buzet (Pinguente) dove si effettua anche il cambio trazione. La SŽ 664 viene sostituita dalla HŽ 2062 sempre una "Americana" che oltre ad una splendida livrea blu con fascia bianco-grigia presenta delle differenze estetiche e tecniche (condotta pneumatica anche per i servizi, tromba bitonale acuta anziché acuta-grave, freno di stazionamento con comando a catena dietro la cabina invece che



*Il fabbricato viaggiatori della stazione di confine slovena Rakitovec (Acquaviva - Valmor quando l'Istria era italiana)
(foto C. Canton)*

sulla fiancata ed anche il motore è leggermente diverso con una rumorosità sempre elevatissima ma più metallica). Mentre i controlli proseguono siamo tranquillamente scesi per fotografare e videoriprendere il cambio trazione senza alcun problema, camminando anche in mezzo ai binari, in un luogo dove vent'anni fa ci avrebbero arrestati nella migliore delle ipotesi. Questo ci fa riflettere per l'ennesima volta quanto siano ottuse le nostre ferrovie nei riguardi di curiosi ed appassionati. Il viaggio può quindi riprendere sempre accompagnati da paesaggi mozzafiato tra vallate verdissime e paesini da favola. L'ingresso a Pola è in forte discesa e la stazione si trova sul lungomare in una zona periferica nei pressi di un cementificio. La stazione, con tre binari viaggiatori più lo scalo merci, mantiene lo stile delle altre ed al suo esterno è monumentata la 835.040 ex FS.

La giornata è servita per visitare la splendida cittadina di circa 60000 a-

bitanti con molte tracce di epoca romana (arena, teatro romano, porta aurea, castello) mentre il resto del centro storico risente della dominazione veneziana e di quella asburgica. Nel castello, dal quale è possibile vedere uno splendido panorama, c'è il museo della città dedicato in particolare ad armi e navi: Pola infatti era sede di un importantissimo arsenale ed ancora oggi vi è un cantiere navale. Questo è collegato allo scalo della stazione con una linea sul lungomare simile alla "linea delle rive" che c'era a Trieste. I binari erano lucidi quindi significa che lavora, come pure il raccordo che entra nel cementificio che è un'altra attività

principale della città. Al ritorno ci attende lo stesso treno e la partenza è semplicemente entusiasmante: in rampa al 20‰ in curva con la locomotiva che faceva "urlare" tutti i suoi cavalli. L'ultimo tratto prima di Erpelle regalava uno scorcio di mare illuminato dal tramonto che chiudeva in bellezza la giornata.



Il fabbricato viaggiatori della stazione di Pola (foto D. De Anna)

Sotto. La stazione di Pola vista dal castello della città (foto C. Canton)

A destra. La locomotiva 835.040 ex FS monumentata all'esterno della stazione di Pola (foto C. Canton)



La locomotiva 342-023 SŽ si appresta a partire da Erpelle con il treno Pola/Koper-Maribor la sera dell'11 luglio 2009 (foto D. De Anna)

In stazione avveniva l'inverso del mattino ma con più manovre: prima giunge il nostro treno a cui staccano la locomotiva, poi arriva il treno da Koper sul binario 1 la cui locomotiva va a prendere le "nostre" carrozze e le piazza in testa al resto del convoglio, quindi riparte alla volta di Lubiana. Inutile aggiungere che nel frattempo era incessante il traffico merci, come avevamo già avuto modo di vedere. Una gita interessantissima quindi, alla scoperta di una ferrovia d'altri tempi che merita senz'altro di essere visitata anche per fare riprese in linea, come testimoniano i numerosi appassionati che abbiamo visto ovunque lungo il percorso.

Daniele De Anna

Considerazioni sul nuovo orario

Il nuovo orario ferroviario attivato il 13 dicembre non ha portato variazioni a parte la soppressione, ampiamente preannunciata, dell'EC 30/31 Allegro Johann Strauss che collegava Venezia a Vienna. Era rimasto l'unico collegamento diurno tra l'Italia e l'Austria via Pontebbana.

La decisione è stata presa dalle FS, cosicché le ÖBB si sono offerte di effettuare il treno con materiale loro, ma la richiesta per la traccia oraria è stata giudicata troppo onerosa. Le ferrovie austriache hanno così portato a quattro le coppie di corse giornaliere degli ICBus (bus ÖBB a due piani di 1^a e 2^a classe con toilette e giornali gratis per i viaggiatori!), che diventeranno cinque nel periodo estivo. Ogni tanto succede anche che debba essere aumentato il numero dei bus! Le partenze dalla stazione di Udine in direzione Klagenfurt avvengono alle 11.15, 13.15, 17.15 e 21.15 (più in estate alle 19.15) ed in direzione Venezia alle 8.25, 12.30, 14.30 e 16.30 (più la corsa estiva delle 18.30).

Invece, dopo lunghe trattative e grazie al contributo della Regione FVG (circa 3 milioni di euro all'anno), sono rimasti i collegamenti diretti già esistenti da Udine e Trieste a Roma e Milano ed è stato aggiunto un Trieste-Milano. Ci sono state anche alcune variazioni d'orario per questi treni; inoltre la coppia Udine-Roma riduce di circa 50 minuti i tempi di percorrenza ed è generalmente effettuata con un ETR 600 o ETR 485 Freccia Argento, mentre l'Udine-Milano è effettuato con un ESCI Freccia Bianca. Con il nuovo orario sono entrati in servizio i nuovi collegamenti EC sulla linea del Brennero gestiti direttamente dalle ÖBB e dalle DB in collaborazione con le Ferrovie Nord. Le coppie di EC in orario sono cinque: due Verona Porta Nuova - München (EC 82 - 83 - 86 - 87), una Milano C.le - München (EC 93/88 e 89/92), una Bologna C.le - München (EC 84 - 85) ed una Bolzano - München (EC 80 - 81). I biglietti vengono offerti a tariffe agevolate, però sulle tratte italiane non è possibile salire a bordo con il biglietto di Trenitalia.

Il 13 dicembre è anche entrato in fun-

zione l'asse Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno della TAV. I treni Eurostar Frecciarossa sono 72 al giorno tra Roma e Milano, di essi 28 sono gli ES AV Fast che percorrono in 2 ore e 59 minuti la distanza tra Roma Termini e Milano Centrale, mentre la percorrenza con fermata anche a Bologna e Firenze è di 3 ore e 30 minuti. Con le offerte Fast, Milano e Napoli sono ora collegate in 4 ore e 10'; gli stessi tempi di percorrenza anche tra Roma e Torino. Il viaggio tra Roma e Verona è adesso di 3 ore, tra Roma e Venezia/Mestre di 3 ore e 15' e tra Roma e Napoli di 70'. La percorrenza fra Bologna e Firenze si è ridotta a 37 minuti con l'offerta di 70 treni al giorno.

Le ferrovie fanno anche notare che l'apertura delle nuove linee AV avrà ripercussioni positive anche sul trasporto locale: togliendo i Frecciarossa e i Frecciargento dalle linee storiche, si sono liberate tracce orarie che permetteranno al traffico ferroviario regionale di diventare sempre più regolare e puntuale.

Con questo cambio orario è stata anche chiusa la stazione di Wien Südbahnhof che sarà demolita nel gennaio 2010; al suo posto sorgerà una stazione di transito ed un nuovo quartiere. Quindi quasi tutti i treni che arrivavano in questa stazione ora fanno capo alla stazione di Wien Meidling, che è stata rimodernata di recente, compreso l'EN 234/235 Allegro Tosca Roma-Wien. Invece l'EN 236/237 Allegro Don Giovanni, che collega Venezia con la capitale austriaca continuerà ad arrivare nella stazione di Wien Westbahnhof. La stazione di Meidling è servita dalle linee della S-Bahn, della metropolitana U-Bahn 6, con una linea di tram ed alcune di autobus e con i treni della Badner Bahn, inoltre sul piazzale esterno della stazione fermano i bus per l'aeroporto di Vienna.

Claudio Canton

L'ETR 600.09 Frecciargento sosta durante a notte a Udine in attesa di ripartire la mattina seguente per Roma (foto C. Canton)

Notizie dal Piemonte

a cura di Alberto Isoardi

Il 17 novembre è scaduta la cassa integrazione straordinaria per la ventina di dipendenti della Milanese di Moretta che non hanno ancora trovato un nuovo lavoro. Lo stabilimento è ancora chiuso e il GTT, nuovo proprietario, sta cercando un partner per riavviarlo senza il reparto verniciatura per soddisfare alcune commesse. I dipendenti in attesa di riprendere il lavoro, una quindicina, saranno intanto utilizzati in altri impianti del GTT.

Il 14 dicembre un treno composto da 13 carri carichi di carta che veniva spinto da una locomotiva G1000 della SBB Cargo dal raccordo della Burgo nella stazione di Verzuolo non è riuscito a frenare, per cause ancora ignote, e per la pendenza si è diretto verso Saluzzo. I macchinisti si sono buttati dalla macchina ed hanno lanciato l'allarme. Sono stati chiusi i passaggi a livello, fatti scendere i passeggeri della ALn 663.1189 in partenza per Cuneo ed il treno per Savigliano fatto partire. Il tempo di percorrere i 7 km tra le due stazioni ed il merci si è schiantato sull'automotrice e la ha trascinato per tutta la stazione. La ALn 663 è stata distrutta e molti carri sono deragliati spargendo i rotoloni di carta per tutta la stazione. Fortunatamente c'è stato solo qualche lieve contuso nel fuggi-fuggi generale. Dopo i rilievi sono iniziate le operazioni di messa in sicurezza e di recupero di quello che resta dei due treni; la circolazione verso Savigliano è ripresa il 28 dicembre, mentre quella per Cuneo dovrebbe riprendere a metà gennaio.



Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il presidente della giunta regionale ha annunciato che il Friuli Venezia Giulia assieme al Veneto e all'Emilia Romagna sta pensando di costituire una società ferroviaria interregionale che affianchi o addirittura sostituisca Trenitalia nel servizio locale. Intanto è stato deciso che entro il 2010 saranno predisposti i progetti per la linea AV/AC in Friuli. Durante un vertice in regione, il coordinatore europeo del Corridoio 5 aveva invitato il Friuli Venezia Giulia ed il Veneto a risolvere i loro "problemi interni" sul tracciato. La nostra regione ha comunque ribadito che il percorso in Friuli passerà a fianco dell'autostrada A4, mentre il Veneto è ancora indeciso tra l'affiancamento all'autostrada ed il passaggio lungo la costa vicino ai centri balneari (non si sa che utilità potrebbe avere, forse per fare una stazione per ogni località turistica? In questo modo però svanirebbero i vantaggi di una linea alta velocità. N.d.R.). Ora però sono anche sorti dei dubbi sul tracciato tra Ronchi e Trieste: c'è un ripensamento sulla lunga e costosa galleria sotto il Carso, tra l'altro poco gradita alla popolazione, si pensa ad un tracciato via Opicina, anche se sarebbe più ovvia la soluzione lungo la valle del Vipacco.

La giunta regionale ha stanziato 2,7 milioni di euro per l'installazione di nuovi sistemi di sicurezza sulla ferrovia Udine-Cividale; riguarderanno i mezzi, la linea ed i passaggi a livello.

Il primo resoconto sul servizio ferroviario previsto dal contratto di servizio tra la Regione e Trenitalia ha promosso l'offerta di treni, la puntualità, il comfort sui mezzi, l'informazione e l'afflusso, la permanenza e il deflusso dalle stazioni, ma ha anche bocciato la pulizia delle stazioni e delle carrozze e la gestione dei disservizi. Il monitoraggio del servizio è svolto giornalmente da Trenitalia, ma anche la Regione promuove ispezioni a sorpresa ed ascolta i pendolari. I dati di questi report periodici saranno utilizzati per stabilire le eventuali sanzioni a carico di Trenitalia in caso di inadempienza contrattuale. Comunque

da questa prima valutazione emerge un netto miglioramento della situazione rispetto al 2008.

In tema di questi sondaggi si registra l'intervento di un capotreno che ha impedito il 5 novembre ad un'intervistatrice del Comitato pendolari Gemona-Udine di svolgere il suo lavoro regolarmente autorizzato da Trenitalia. Il capotreno si rifiutava di far partire il treno se la donna non avesse consegnato i questionari. E' dovuta intervenire la Polfer per risolvere la situazione.

Il 12 ottobre sono iniziati i lavori di completamento, con la posa dei binari e della linea aerea, del raccordo tra la linea Udine-Trieste e la circonvallazione merci di Udine, la cui sede era già stata predisposta durante i lavori di costruzione della linea di cintura. La ditta incaricata dell'opera è la Semenzato e l'importo dei lavori è di 568.530,82 euro. A dicembre i lavori erano in fase di completamento. Sparirà così il raccordo provvisorio tra le due linee e di conseguenza il ponte in ferro sulla strada Udine-Pradamano, chiamato dai ferrovieri "Cassandra Crossing" per la sua struttura che era stata realizzata ridotta al minimo in previsione della sua provvisorietà, durata però 15 anni. Denis Carlutti

Il 24 ottobre è stata una giornata difficile per i pendolari della Udine-Trieste. Qualche disagio si è avuto per uno sciopero dei ferrovieri, inoltre notevoli ritardi si sono verificati per il suicidio di una persona nei pressi di Manzano e per l'investimento di un cinghiale avvenuto tra Gorizia e Cormons; in quest'ultimo caso l'animale ha provocato la rottura della condotta del freno continuo di una carrozza con conseguente frenatura automatica del convoglio.

Alla fine di ottobre durante la notte qualcuno ha rubato alcune delle piastre in pietra piacentina (probabilmente risalenti alla costruzione della linea) che costituivano il marciapiede della vecchia stazione di Cividale.

Il 16 novembre è iniziato il servizio Ro-La tra Gorizia e Ospitaletto in provincia di Brescia. E' gestito dalla società Alpe Adria di Trieste, in collaborazione con Trenitalia, e dalle società SDAG S.p.A e Bertani S.p.A. che

gestiscono rispettivamente i due terminal intermodali di Gorizia e di Ospitaletto. I treni viaggiano dal lunedì al giovedì via Udine-Treviso-Venezia-Brescia partendo da Gorizia alle 21.52 e da Ospitaletto alle 23.10; l'arrivo in Lombardia avviene alle 4.07 ed in Friuli alle 5.49. Il convoglio è composto da 19 carri ultrabassi Saadkms e da una carrozza cucette per gli autisti dei camion alla cui trazione c'è una locomotiva di Trenitalia. Per il momento è un'iniziativa sperimentale che punta a togliere traffico dall'autostrada A4, anche in previsione dei lavori per la realizzazione della terza corsia nel tratto Mestre-Trieste. La regione Friuli Venezia Giulia, promotrice del servizio, contribuisce alle spese con 33,00 euro per ogni TIR.

Presso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari verrà realizzato un polo intermodale che prevede la costruzione di una stazione ferroviaria abbinata a quella degli autobus in corrispondenza della stazione aeroportuale. La spesa prevista è di 9 milioni di euro. Rispetto al progetto precedente sono state eliminate tutte le opere non strettamente necessarie quali il centro commerciale ed il teatro.

La nevicata del 19 dicembre ha creato grossi disagi anche nel trasporto ferroviario. Molti treni sono stati soppressi per problemi al materiale o per scambi gelati. I problemi maggiori si sono avuti con i treni in partenza da Trieste dove la bora spingeva la neve, che era molto fine per il gran freddo, nelle fessure tra la cassa e le porte scorrevoli delle carrozze, dove gelava subito bloccando le porte stesse. Si segnalano anche carrozze nelle quali la neve era entrata anche nei vestiboli e negli scompartimenti. Qualche disagio si è registrato anche nei giorni seguenti, principalmente con i treni provenienti dal Veneto dove ha continuato a nevicare. Molte le proteste dei viaggiatori, ma, vedendo i telegiornali, la situazione all'estero era molto più grave con intere linee bloccate.

La cronaca del 22 dicembre ha registrato un fatto curioso, ma imbarazzante per la vittima: un uomo di origine albanese, che si recava in treno dalla Francia a Udine dal fratello, dopo Milano si è addormentato e du-

rante il sonno è stato derubato anche dei vestiti. Al risveglio infreddolito è sceso dal treno a Treviso in mutande per fare denuncia alla Polfer, che ha poi provveduto a trovagli degli abiti.

Si segnala l'ennesima perdita di liquido infiammabile da due cisterne ungheresi allo scalo di Cervignano il 23 dicembre. La messa in sicurezza delle cisterne ha impegnato tre squadre di vigili del fuoco per oltre sei ore.

Un ferroviere, manutentore delle biglietterie automatiche, ha pensato bene di appropriarsi degli incassi. Si è introdotto negli uffici della direzione del trasporto regionale a Udine ed ha atteso che tutti gli impiegati andassero a casa; poi si è recato nella stanza dove vengono depositati gli incassi e ha riempito un trolley con le banconote di piccolo taglio e le monete per un totale di 28.600 euro. Dopo tre giorni è stato individuato grazie alle riprese delle telecamere della stazione.

Trainwatching

Il 1° ottobre è partito dal P.M. Vat in direzione Udine Centrale un convoglio composto dalla E 483.105 NC (Nord Cargo) e da due Vossloch G 2000 della Railion, la 33 e la 36 SF.

Lo stesso giorno l'Autozug è transitato con in testa la E 402.005 che sostituiva la solita E 656.

Denis Carlutti

Agli inizi di ottobre era presente alla Serfer di P.M. Vat una Vossloch G 2000 delle FER (Ferrovie Emilia Romagna). E' ora classificata 2000-23 FR, mentre prima era la ACT 2000-23 AC, infatti l'ACT Reggio Emilia dall'inizio dell'anno è confluita nelle FER. La locomotiva conserva la livrea ACT, però ora presenta il marchio FER sulle fiancate, ma di dimensioni molto più ridotte rispetto a quello originale dell'ACT.

Denis Carlutti

Il 3 ottobre è ritornato a Udine da Lourdes il Treno Violetto dell'Unital-si. Era composto dalla E 656.018 del DL di Ve-Mestre, una carrozza sanitaria, 8 carrozze UIC-X cuccette, due bagagliai ed altre 4 carrozze UIC-X cuccette. Curiosamente al momento della sua partenza come materiale vuoto di rimando sugli indicatori della stazione era scritto "verso Venezia".

Denis Carlutti

Il 10 ottobre è transitato a Bivio Vat un treno straordinario proveniente da Tarvisio e diretto verso Venezia. Probabilmente era lo stesso treno transitato due giorni prima carico di ragazzi che si presume fossero diretti a Berlino per le celebrazioni del ventennale della caduta del muro. Aveva la seguente composizione: 5 carrozze UIC-X cuccette, un bagagliaio, una carrozza ristorante ed altre 4 carrozze UIC-X cuccette con alla trazione la E 402.035.

Denis Carlutti



Il treno del Genio Ferrovieri presente a Udine dal 17 al 20 novembre 2009

Sopra a sinistra. Panoramica del convoglio

Sopra a destra. La carrozza operativa

Sotto. L'interno della carrozza per le riunioni (foto D. De Anna)



Dal 17 al 20 novembre è stato presente a Udine, in composizione ridotta, il treno del Genio Ferrovieri. La trasferta in Friuli è stata organizzata per trasportare la bandiera del reggimento a Udine dove c'è il comando della brigata Genio in occasione dell'avvicendamento del comandante. Il treno era composto dalla D 345.1110 in livrea XMPR grafitata, da un carro cisterna per il trasporto di acqua potabile, una carrozza generatore, una carrozza dormitorio, la carrozza cucina, la carrozza mensa, la carrozza riunioni e la carrozza operativa. Il treno è stato realizzato trasformando alcune carrozze tipo 1921 che sono state date in comodato al Genio Ferrovieri. Il convoglio è completamente autonomo e quindi può operare anche in zone senza servizi. L'unico problema riscontrato in Kosovo è che la cucina a gas non funziona a temperature molto al di sotto dello zero perché il gas si gela; allora dopo questa trasferta sono state installate anche delle piastre elettriche per la cottura del cibo.

Il treno è rimasto esposto sul binario dove sosta la nostra carrozza che ha dovuto così essere spostata.

Claudio Canton

Il 14 ottobre sostava in stazione a Udine un treno merci composto da 20 carri tramoggia, di questi 4 erano della Monfer, immatricolati in Italia, e 16 di una ditta privata immatricolati in Romania che si distinguevano per la loro livrea completamente verde.

Daniele De Anna

Nel primo pomeriggio del 14 ottobre è transitata al passaggio a livello di Santa Caterina una Vossloch G 2000 della SBB Cargo Italia che si dirigeva isolata verso Venezia.

Denis Carlutti

Verso mezzogiorno del 10 dicembre nella stazione di Udine è transitato, trainato da una locomotiva che non

è stato possibile vedere, uno degli autotreni ATR 220 Pesa acquistati dalla FER.

Claudio Canton

Il giorno 18 dicembre è transitato a Bivio Vat un treno merci di prodotti

siderurgici alla testa del quale ci si attendeva la solita E 186 Linea od una Taurus, invece a sorpresa c'era la E 483.053 GC della GTS Rail nella sua elegante livrea nera.

Denis Carlutti



Errore di grammatica su un carro ultrabasso (residenza Napoli) di un'impresa ferroviaria in sosta a Saluzzo in novembre (foto A. Isoardi)

50 anni fa

Il Messaggero Veneto continua a riportare gli avvenimenti di 50 anni fa che il redattore che si occupa di visionare i vecchi numeri del giornale ritiene i più interessanti del relativo giorno. Riportiamo anche questa volta quelli che interessano le rotaie.

Il 22 luglio 1959 veniva riportato che il Ministero dei Trasporti aveva richiesto alle Camere di Commercio locali di raccogliere i dati necessari per stabilire se le linee Sacile-Pinzano, Gemona-Casarsa, S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza e Palmanova-S. Giorgio di Nogaro dovessero essere soppresse. Come si è poi visto tre di queste ferrovie sono state soppresse in anni successivi; l'unica che ancora resiste è la Pedemontana.

Il 25 luglio il giornale ricordava che ottant'anni prima, il 25 luglio 1979, la ferrovia era arrivata a Pontebba. L'apertura poi del breve collegamento tra Pontebba e Pontafel avvenne ufficialmente il 30 ottobre successivo.

Alla fine di luglio era stata pubblicata una foto di viale Tricesimo a Udine con il commento che all'inizio di agosto il tram per Tricesimo sarebbe stato soppresso e che così finalmente sarebbero state tolte le rotaie che riducevano la larghezza della strada che vedeva oramai il passaggio di un'auto ogni 5 secondi! (ai tempi un grande traffico. N.d.R.)

Il successivo 2 settembre si parla

dei lavori di allargamento della strada statale n° 13 Pontebbana e si ribadisce che a giorni saranno tolte le rotaie del tram da viale Volontari della Libertà per cui si auspica che vengano velocemente eseguiti i lavori di allargamento della sede stradale.

Nell'edizione del 6 agosto si parla dei lavori di elettrificazione della linea Udine-Venezia a Pordenone; infatti viene comunicato che per tre giorni il sottopassaggio di via Cappuccini sarebbe rimasto chiuso in seguito a questi lavori. La sagoma del rilevato ed anche l'impalcato del sottopasso erano stati allargati di un metro per permettere la posa dei pali della linea aerea che sarebbe avvenuta nei giorni seguenti.

Il 23 agosto viene annunciato che su interessamento del sottosegretario al Tesoro, il friulano onorevole Schiratti, nel 1960 sarebbe stato emesso un francobollo commemorativo del centenario della linea Mestre-Udine-Cormons-Nabresina (oggi Aurisina). Invece questo francobollo non ha mai visto la luce.

Un altro articolo che sembra di attualità fu pubblicato l'11 settembre con il titolo "La stazione ferroviaria offre uno spettacolo indecoroso". Il consiglio dell'Ente Provinciale per il Turismo votò un ordine del giorno per sollecitare "i necessari lavori atti a dotare la città di Udine di una stazione ferroviaria adeguata alla sua importanza o quanto meno le opere di restauro indispensabili a eliminare

quel complesso di disordine, di trascuratezza e di sporcizia che costituiscono un grave pregiudizio alla dignità del nostro capoluogo. Quindi ancora una volta le situazioni si ripetono, come si può leggere nella lettera pubblicata nella pagina successiva.

Il 16 settembre viene riportato che il traffico ferroviario di quell'estate era stato superiore a quello dell'anno precedente "benché sia l'epoca dell'automobile e dell'autopullman". Viene inoltre rimarcato che manca un ufficio informazioni in stazione.

Il successivo 9 ottobre il giornale titola: "La stazione di Gorizia diventerà un nodo ferroviario internazionale". L'articolo riportava che era stato firmato l'accordo per il traffico ferroviario tra l'Italia e la Jugoslavia; esso prevedeva tra l'altro l'apertura del transito tra le stazioni di Gorizia Centrale e Nova Gorica.

Il giornale del 27 ottobre riporta che il giorno prima a Padova si era tenuta la conferenza oraria delle Tre Venezie e province confinanti per definire gli orari dell'estate 1960. Le FS annunciavano che sarebbe stato accelerato il servizio Austria-express attivando un nuovo treno tra Venezia e Vienna. Veniva inoltre auspicata l'apertura del transito a Gorizia per i traffici con la Jugoslavia sulla linea di Piedicolle (la Transalpina. N.d.R.). Si era poi discussa l'opportunità di estendere a tutti i treni il servizio di prenotazione dei posti, viste le richieste dei viaggiatori.

Segnalazioni ferroTViarie

Anche la trasmissione Alpe Adria, nell'edizione andata in onda il 21 ottobre su TV Koper/Capodistria, si è occupata del grande plastico ferroviario che riproduce l'Alto Adige da Terme di Brennero a Malles Venosta realizzato a Rablà vicino a Merano.

Annesso al plastico c'è anche un museo fermodellistico dotato di 20.000 modelli, esposti però a rotazione visto il loro grande numero.

Denis Carlutti

Curiosità ferroviarie

Presso la fermata di San Gottardo della linea Udine-Cividale c'è la trattoria "Al Torre". La sua insegna presenta una bella fotografia di un ponte ferroviario che ricorda quello sul Torre posto poco distante (anche se quest'ultimo è misto strada/ferrovia) e su questo ponte transitano due ALn 668 FS in livrea, purtroppo, XMPPR.

Sotto c'è una scritta che indica la vendita dei biglietti del treno di Cividale, però non è indicato il più logico "Vendita biglietti treno", ma una più simpatica "Vendita biglietti LITTORINA".

Denis Carlutti

Lettera La stazione di Parma

Rientrando da La Spezia, via Pontremolese, ci è capitato di prendere una coincidenza alla stazione ferroviaria di Parma e, inaspettatamente, ci siamo trovati in un grandissimo cantiere. Guardando i cartelloni che illustrano i lavori abbiamo avuto ben chiaro ciò che sta nascendo: il fabbricato storico rimarrà dov'è valorizzando la sua architettura liberty, mentre le pensiline in cemento armato, tutto sommato in ottime condizioni, verranno demolite per far posto ad una grande tettoia in vetro e acciaio. Ma non finisce qui: sul retro della stazione stessa, al posto di un'area degradata, una grande spianata annuncia la nascita di una cittadella direzionale-residenzial-commerciale con parcheggi interrati, stazione intermodale e la risistemazione della viabilità per ricucire la zona a nord della stazione con il centro storico.

Non si può fare a meno di pensare al "meraviglioso" restyling che è stato fatto alla stazione di Udine. Sostanzialmente l'unico scopo era quello di sfruttare l'atrio per affittare gli spazi, spostando la biglietteria in un posto scomodo e facendo sì che i flussi di persone si intralcino in prossimità dell'accesso al sottopassaggio; inoltre se si eccettua l'edicola e il tabaccaio gli altri negozi sono di dubbia utilità (e pensare che anche la domenica nell'atrio della stazione di Klagenfurt

si trova il pane fresco, mentre a Padova e Trieste c'è il supermercato aperto!) Quando poi si giunge ai binari troviamo teleindicatori rotti, i soffitti delle pensiline che crollano, per non parlare degli slalom necessari ad evitare i "regalini" dei piccioni. Sono poche le stazioni ridotte peggio della nostra, e tutto questo tra la rassegnazione dei viaggiatori e l'indifferenza delle ferrovie.

Da sottolineare, poi, che a Parma il tutto viene realizzato attraverso una STU (società di trasformazione urbana) per un importo complessivo di 210 milioni di euro di cui solo 48 pubblici. E da noi? Sono almeno 15-20 anni che si parla di cittadella direzionale nell'ex Safau e di stazione intermodale a ovest di quella ferroviaria, con continue dichiarazioni su quello che sorgerà, salvo poi apprendere che tutto è rinviato per problemi di costi, bonifiche, piani regolatori e via dicendo. Questo ha fatto perdere delle grandi occasioni perchè nel frattempo la Hypo Bank ha scelto Tavagnacco per realizzare la sua sede in un palazzo dal forte impatto estetico, e alle ex Bertoli sta sorgendo un centro direzionale degno della periferia milanese; così altro traffico si riverserà sulla Tresemane.

Complimenti, ottima scelta! Come ciliegina sulla torta il mai risolto problema dell'attraversamento pedonale fronte stazione, pericoloso per la gente e di intralcio al traffico: dicono che non si può fare un sottopassaggio per problemi di ordine pubblico, si è parlato di interrare viale Europa Unita (pazzesco), forse basterebbe un semaforo pedonale o una passerella sopraelevata. L'impressione è che si parla tanto senza risolvere nulla: e pensare che noi friulani eravamo quelli del "fare" e non del "parlare". Speriamo che a breve si decidano ad intervenire in modo serio, considerando che il prossimo anno la nostra stazione compirà 150 anni; sarebbe bello festeggiarli in un ambiente dignitoso!

Daniele De Anna
ed altri



Mi sembra fosse il 2006, giorno del "solito" appuntamento con il treno a vapore e c.... Occorreva spostare di poco la ALn, e allora...vai di muscoli! Anche se non tutti si sono impegnati - i soliti furbi - (foto A. Isoardi)

Il plastico di Schio

Il 6 settembre abbiamo visitato il grande plastico realizzato dal gruppo FAV "Fermodealisti Alto Vicentino" a Schio. Questa associazione nasce nel 1988 con il contributo del locale Comune che mette a disposizione i locali dell'ex mensa della casa di riposo quale sede del gruppo e contribuisce anche economicamente alla realizzazione del plastico. Inoltre quest'anno la sede della FAV è stata ampliata, sempre con il contributo del Comune, per poter ospitare gli oltre mille modelli della collezione "Aligi Razzoli", donata dalla sua vedova al Comune di Schio e da questi ceduta in comodato ai locali fermodealisti. La collezione di modelli di Aligi Razzoli, che fu prefetto a Roma con incarico di vice capo vicario della Polizia e che al momento della pensione aveva deciso di vivere a Schio, era stata iniziata quando egli era impiegato nella Polfer di Torino.

La superficie della sala che ospita il plastico è di circa 150 m²; in essa è anche ricavata una stanzetta "di servizio" adibita a stazione nascosta per la composizione dei convogli ed a officina. Il plastico occupa una superficie di 100 m² e non c'è nessun punto da cui si può vederlo nella sua completezza.

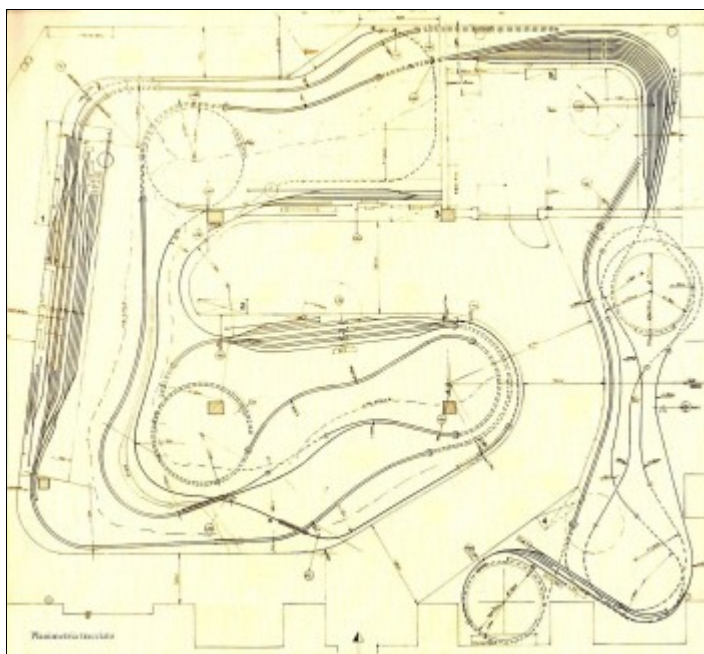
La costruzione del plasti-

co fu iniziata alla fine del 1989 sulla base del terzo progetto elaborato; dopo nove mesi il circuito principale venne completato ed i primi treni cominciarono a circolare. Il completamento dei lavori terminò dopo dieci anni.

La filosofia che ha ispirato la sua costruzione prevede la preponderanza del paesaggio rispetto ai binari; inoltre i raggi di curvatura sono molto ampi, lasciando le curve strette, che non si possono evitare in un plastico, e le elicoidali nascoste alla vista. Quasi tutti gli elementi paesaggistici

sono stati costruiti dai soci della FAV. Il circuito principale a scartamento H0, che è tutto elettrificato (ma la linea aerea non è funzionante), è un falso doppio binario che si sviluppa per 400 metri: nelle giornate di traffico intenso passano anche 20 minuti prima di vedere ripassare un convoglio nello stesso punto! La pendenza massima dei binari è del 1,5%; la differenza di quota tra il punto più basso e quello più alto è di 120 cm. Il raggio minimo di curvatura, che si trova nella stazione nascosta, è di 900 mm. C'è poi una linea a binario

singolo senza elettrificazione da punto a punto gestita manualmente ad agente unico, che, come al vero, collega la stazione di Vicenza a quella di Schio. Le stazioni sono cinque: Vicenza, Cittadella, Chiusaforte (che assomiglia poco a quella originale, ma questo è un omaggio al presidente del gruppo di origine friulana), Schio e quella nascosta, nella saletta di composizione, costituita da un fascio di 11 binari sul quale si compongono i convogli fuori dalla visuale degli spettatori. In tutte queste stazioni sono posati in totale più di 110 tra scambi e incroci. Tutte le stazioni sono collegate da linea telefonica per un eventuale coordinamento degli operatori.



La pianta del grande plastico: a sinistra la stazione di Vicenza; al centro in alto la stazione di Schio; al centro in basso la stazione di Cittadella; in alto a destra la stazione nascosta; in basso a destra la stazione di Chiusaforte



La grande stazione di Vicenza



Una delle zone del plastico con ponti in ferro



La stazione di Cittadella



La stazione denominata Chiusaforte

La corrente per la trazione è fornita da dieci alimentatori, mentre quella per i servizi fa capo a undici alimentatori. Tutte le utenze sono collegate da 4 Km di cavi che corrono sotto la superficie del plastico. Il circuito è controllato da un sistema di blocco automatico basato su 42 tratte comandate da altrettante schede elettroniche progettate e costruite dagli stessi soci della FAV.

Esiste anche una linea a scartamento ridotto (H0e) che collega il grande stabilimento per la produzione di laterizi, situato vicino alla stazione di

Cittadella, con la vicina cava di argilla. La fornace di laterizi è stata scelta perché richiede l'ingresso di materie prime, il carbone dalla linea a scartamento ordinario e l'argilla dalla linea a scartamento ridotto, nonché l'invio del prodotto finito sempre via ferrovia, la linea a scartamento ordinario.

Infine sono stati inseriti nel plastico anche altri elementi in movimento come una funicolare, una funivia per trasporto passeggeri, un passaggio a livello automatico, una segheria ed infine una giostra che anima una sa-

gra paesana vicino alla stazione montana di Chiusaforte. Nelle stazioni di Vicenza e Schio sono state installate le piattaforme girevoli per la giratura delle locomotive a vapore.

Il materiale rotabile appartiene sia al gruppo che ai soci.

Il club è aperto il lunedì ed il venerdì dalle 21,00 alle 24,00 ed in particolari occasioni quali il Natale, la Pasqua e la festa del santo patrono di Schio, il 29 giugno; è inoltre possibile fissare un appuntamento in caso di visite di gruppo.

Claudio Canton



*Scorcio sulla stazione di Schio
(tutte le foto sono di C. Canton)*



Una delle bacheche in cui sono esposti i modelli della collezione "Aligi Razzoli"

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 55 - Anno 14 (N° 4 / 2009)

Allegato al supplemento N° 1 al N° 1 - Gennaio 2010 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