



IL PARCO A VAPORE DEL DEPOSITO LOCOMOTIVE DI UDINE NEL DOPOGUERRA

Sperando di fare cosa gradita voglio presentare questa ricerca riguardante le assegnazioni di macchine a vapore al deposito di Udine negli anni 1951, 1959, 1971, 1980, 1997. Ho tratto ispirazione per questo mio lavoro da alcuni elenchi pubblicati su varie riviste ferroviarie, che ho integrato con commenti personali ed altre informazioni, pertanto questa ricerca è tutt'altro che definitiva. Iniziamo con l'aggiornamento al 31 dicembre 1951.

In quell'anno le linee elettrificate afferenti a Udine erano solo la Udine-Trieste e la Udine-Tarvisio; sulle rimanenti linee regnava il vapore e la trazione termica era rappresentata dalle automotrici diesel. Questa situazione perdurò fino al 1960 quando la Udine-Venezia venne elettrificata. Così si spiega la forte consistenza del parco vapore nel nostro deposito, ecco la situazione.

SITUAZIONE AL 31/12/51

Classe	Quantità
473	3
685	17
740	8
743	3
851	7
875	12
880	5
tot. 7 gruppi	tot. 55 macchine

Si nota subito la presenza delle 473 macchine ex KPEV (Ferrovie prussiane) pervenute in Italia, in seguito ai trattati di pace, come risarcimento dei danni della prima guerra mondiale. Queste macchine, costruite per le allora ferrovie del regno di Prussia nel secondo decennio del secolo, erano immatricolate originariamente nel gruppo G 10 e avevano un ro-

diggio 0-E-0. Nell'anno in esame erano ormai sul viale del tramonto. L'ultima verrà demolita nel 1963 concludendo la vita di questo gruppo costituito da solo 9 esemplari. La macchina era riprodotta anche dalla Roco alcuni anni fa proprio nella versione italiana.

Si nota anche la presenza delle 743 di cui una, la 396, dotata di mantello semiaerodinamico. Questa apparteneva al lotto di 5 macchine costruite per le FS prima della seconda guerra mondiale e costituiva la pre-serie per la trasformazione delle 740 adottando i preriscaldatori Franco Crosti. Constatata l'inutilità, dati i 65 Km/h della macchina e il notevole aggravio in peso, la carenatura verrà smontata poco tempo dopo.

Come curiosità segnalo che tra le 875 in dotazione c'era la 039 oggi preservata a Pietrarsa.

Otto anni dopo la situazione, dal punto di vista dell'appassionato, è migliorata con l'afflusso di altre macchine da altri depositi, ma è solo un fuoco di paglia: da lì a poco inizia il veloce declino dei servizi a vapore di linea a causa della già citata elettrificazione della linea per la città di S: Marco.

Ecco dunque la situazione al 31 dicembre 1959.

SITUAZIONE AL 31/12/59

Classe	Quantità
683	5
685	31
728	1
735	2
743	12
835	4
875	13
895	5
tot. 8 gruppi	tot. 73 macchine

Si nota subito la presenza delle 683, classe formata da solo 5 macchine, ex 685, trasformate con l'applicazione dei preriscaldatori Franco Crosti, distribuzione Caprotti, e mantello aerodinamico, in seguito parzialmente asportato per migliorare l'accesso per la manutenzione. Quindi tutta la serie è in carico a Udine, situazione che si ripeterà trent'anni dopo con un'altra serie di 5 macchine, le 645 101÷105.

Spiccano per consistenza le 685 in varie versioni, tra queste ci sono 18 caprottine e una di queste, la S 685 533, concludendo la propria vita operativa a Udine porrà fine ai servizi delle 685 dotate di distribuzione Caprotti.

Tra le 685 che bazzicavano per Udine c'erano la 685 008, ultima 685 a venire demolita nel 1978 (se si eccettua la 222 fonte di pezzi di ricambio per la 196 di Verona), le 060, 096, 150, 203, 213, 443 e la 389.

Aumentano di consistenza anche le 743 mentre scompaiono, oltre alle 473, anche le 851 sostituite dalle 835 e 895 nei servizi di manovra.

Tra le 875 che svolgevano servizi vari, tra cui treni locali su Cervignano e S. Giorgio di Nogaro, c'erano le 030, 088, 056, quest'ultima ora monumentata a Bressanone.

Anche se non appartenenti al deposito di Udine erano sempre presenti per la giratura sul triangolo e il rifornimento le Pacific italiane: le 691. Giungevano a Udine con i diretti da Venezia dopo essere state cacciate dall'elettrificazione della Venezia-Milano e trovarono sulla linea per il capoluogo friulano l'occasione per l'ultimo canto del cigno, visto che la loro fine giungerà con la messa in tensione della linea per Venezia.

Dodici anni dopo il vapore è ormai al tramonto ma a Udine si difende ancora bene, ne è uno specchio la situazione al 31 dicembre 1971.

SITUAZIONE AL 31/12/71

Classe	Quantità
685	1
736	2
740	7
895	1
896	1
875	1
880	5
tot. 7 gruppi	Tot. 18 macchine

La 685 solitaria era la arcinota 196 ora preservata funzionante a Verona. Questa macchina faceva soprattutto servizi locali su Cervignano nelle ore di maggior affluenza. Su questa stessa linea al traino di una 880 circolava il treno per il personale dei cantieri di Monfalcone, composto a volte da una centoporte ed una carrozza a tre assi; il servizio cessò proprio negli anni '70.

Tra le 880 ricordo la 023, che ritroveremo negli anni '80 e la 056; ricordo la presenza della 740 255. La solitaria 895 era la 115 ora conservata al museo di Trieste Campo Marzio; la 896 altrettanto solitaria è la 017.

Dopo nove anni ecco la situazione al 31 dicembre 1980: la trazione a vapore è ormai finita. Per lo più i servizi svolti dalle vaporiere sono di manovra, nell'ambito del deposito, dello scalo di Udine Parco, raramente in stazione e con qualche rara tradotta verso lo scalo di via Marsala e gli adiacenti raccordi della S.A.F.A.U., in quanto la presenza

delle 245 era già predominante. Un'eccezione, fino all'81, era il locale del mattino degli studenti proveniente da Cervignano ancora in carico ad una 740; questo fu l'ultimo servizio viaggiatori regolare effettuato con la trazione a vapore che faceva capo a Udine.

Si effettuano timidamente i primi treni speciali a vapore organizzati da appassionati.

SITUAZIONE AL 31/12/80

Classe	Quantità
685	1
740	4
835	1
880	5
tot. 4 gruppi	tot. 11 macchine

La 685 era la 196 ancora assegnata a Udine, ma ricoverata al coperto a Trieste separata dal suo tender. Le 740 erano la 108; 131; 280; 439; tutte tuttora esistenti, tranne la 280. La 108 è in forza a Udine (non mi pare ci sia da aggiungere altro), la 131 è usata a Verona come fonte di pezzi di ricambio per le macchine del capoluogo veneto, mentre la 439 è monumentata a Cornuda (TV). La 835 213 si trova attualmente conservata al museo di La Spezia.

Le 880 sono tutte ancora esistenti:

880 001	Conservata a Cittadella come monumento presso le omonime officine.
880 010	Monumento a Castel Nuovo di Sotto (RE).
880 023	Trieste Campo Marzio
880 051	D.L. Udine funzionante
880 108	Monumentata D.L. Udine

Eccoci ai nostri giorni dopo diciassette

anni il vapore è utilizzato solo per treni speciali e turistici, riprese cinematografiche e commemorazioni di vario tipo.

Il parco è ridotto, come quello nazionale del resto, ma composto da macchine attive e appositamente conservate. Questo stempera un po' (solo un po') la malinconia degli appassionati vaporisti, confrontando le dotazioni degli anni passati.

SITUAZIONE AL 30/11/97

Classe	Quantità
625	1
740	1
880	1
Tot. 3 gruppi	Tot. 3 macchine

La 625 100 è una delle tre macchine atte di questa classe e proviene dal deposito di Verona.

Della 740 108 presente dagli anni '70 a Udine è consumata eroina dei nostri treni a vapore in regione e credo non abbia bisogno di presentazioni.

La 880 051, anch'essa già presente dagli anni '80, è l'ultima macchina di questo tipo funzionante sulla rete FS (anche se presto affiancata da un'altra "sorellina"). Le tiene compagnia, anche se come monumento posto all'ingresso del deposito udinese, la 880 108 ex 875 008: è un monumento dal doppio interesse storico quindi (tipo paghi uno prendi due).

Si conclude così questo breve viaggio tra le assegnazioni del vapore a Udine. Spero del resto di aggiungere altre notizie su questi anni e sui periodi precedenti nei prossimi numeri de **il tender**.

Denis Carlutti

SERIO PERICOLO DI CHIUSURA PER LA FERROVIA UDINE CIVIDALE

Come riportato anche in un articolo apparso sul Messaggero Veneto, la linea Udine Cividale corre seri pericoli di chiusura, a causa del piano nazionale dei trasporti, che prevede il passaggio dei costi di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale a carico delle singole regioni.

Anche le FS attuali "proprietarie" della linea faranno ricadere i costi sulla regione che, come da pre-

cedenti voci ora confermate, troverebbe troppo oneroso mantenere la linea, nonostante i buoni risultati dell'anno che va a chiudere.

La regione trova il costo chilometrico della linea troppo elevato rispetto a quello dell'autoservizio. Costo dovuto, come riporta il Messaggero, all'elevata quantità di personale impiegato rispetto alla lunghezza della linea ed ai costi di manutenzione del

materiale rotabile e dell'armamento. Nella migliore delle ipotesi la linea sarebbe ridotta ad un semplice raccordo merci, ma si parla addirittura di chiusura totale.

Rimane auspicabile che ciò non avvenga vista anche l'efficienza del servizio ricompensata dall'aumento di traffico di quest'anno e si spera in una soluzione che preservi linea e posti di lavoro.

Marco Miconi

EXPO' '97 DI CONEGLIANO

Nei giorni 20 e 21 settembre si è svolto a Conegliano l'ormai tradizionale Expo' Trasporti.

Aiutata da una bella giornata, la manifestazione ha avuto un buon successo di pubblico.

Questa manifestazione, che tradizionalmente si svolge nel 3° week-end di settembre e che coinvolge in pratica tutta Conegliano, è arrivata quest'anno alla 20ª edizione.

Nelle vie della cittadina sono esposte auto e moto d'epoca e moderne, in sostanza una specie di salone dell'auto all'aperto.

Ma la parte che più ci interessa si trova naturalmente in stazione, ove su due tronchini viene esposto del materiale ferroviario grazie all'intervento del capostazione titolare. Quest'anno erano visitabili un couplage di carrozze tipo X ristrutturate per il Treno Notte nei nuovi colori FS, 2 altre carrozze letti e la carrozza salone n° 36 del treno presidenziale, ex treno reale. Con la visita di queste carrozze si faceva un viaggio nel tempo sul modo di dormire in treno dal 1930 ai nostri giorni.

Le locomotive esposte erano la D 141.1008 del deposito di Mestre, la E 428.226 di Bologna e la E 402 B.103.

Oltre a ciò c'erano due carri chiusi a carrelli adibiti a mostra dell'artigianato locale. In 4 locali dei magazzini merci e della stazione erano state allestite altre mostre, tra le quali una di modellismo con dei bei diorami operativi (2 riproducevano le stazioni di Conegliano e Treviso) mentre su un grande tavolo erano esposte alcune composizioni realistiche di convogli, tra i quali si segnalavano una 685 con carrozze Piaggio, un ETR 500 e le AD 800 SV. Inoltre c'era anche uno spazio per i treni svizzeri in onore dei 150 anni di quelle ferrovie.

Denis Carlutti

NOTIZIE DAL MUSEO DI TRIESTE

Nel mese di ottobre è stata riverniciata la locomotiva 476 ed in corso un parziale restauro esterno della

locomotiva 912.

Il museo intende richiedere alle FS una carrozza (possibilmente una Corbellini a due assi) con riscaldamento a vapore per l'effettuazione di treni speciali nel periodo invernale (alcune sono accantonate nelle stazioni dell'altopiano carsico).

Un treno cantiere, presente a Campo Marzio da alcune settimane, sta effettuando la sostituzione della massicciata dello scalo, pertanto è stato necessario spostare i rotabili accantonati dietro la stazione di Trieste Campo Marzio (E 626, un carro serbatoio, due carri riscaldatori, ecc.), con l'eccezione dell'anziana 835 nell'impossibilità di muoverla.

E' in corso di sostituzione il binario fra Trieste e Grignano.

Luca Klobas

LOCO TEDESCHE IN ITALIA

Allo scalo della Cemat è giunta nei primi giorni di novembre una locomotiva V216 della Serfer. Questa macchina di costruzione tedesca, a differenza delle altre diesel in uso nei raccordi industriali nostrani, è una locomotiva da treno. E' di colore bianco con 2 fasce arancione ed è stata revisionata dalle officine Bulfone di Godia. I ferrovieri tedeschi avevano soprannominato le V216 "Petto di Lollo" per via delle rotondità dei musetti.

Nello stesso periodo è giunta anche una locomotiva diesel a due assi Deutz verde.

Denis Carlutti

LA NUOVA PONTEBBANA

E' iniziata la posa dei binari e della massicciata sulla nuova linea a partire da Pontebba verso Valbruna.

Agli inizi di ottobre nella galleria S. Leopoldo, imbocco lato Pontebba, erano già stati posati i binari. Uno si interrompe a poche decine di metri dall'imbocco accanto all'attuale tracciato, l'altro invece lo affianca e giunge quasi fino a Pontebba. Su quest'ultimo binario c'era un treno cantiere con una locomotiva classe 211 (ex DB) in testa a un treno di tramogge FS appartenenti a ben 5 di-

versi impianti di residenza (fra tutti ricordo Roncegno e Colico). Sempre a fianco di questo binario sono stati posati i primi pali della linea aerea.

Si suppone che, all'atto dell'attivazione della nuova linea, il binario interrotto venga collegato con la vecchia linea tramite uno scambio provvisorio onde permettere il transito del treno ramazza, analogamente a quanto fatto precedentemente per la tratta Carnia-Pontebba a Carnia.

Inoltre, negli stessi giorni, nello scalo di Pontebba erano presenti varie decine di tramogge FS ed un 245 (sono forse riprese le manovre?).

Denis Carlutti

VAPORE

Numerose locomotive a vapore FS dopo anni di accantonamento stanno per essere riparate e rimesse in funzione. La 685.089 che era esposta al museo di Trieste è già stata trasferita a Pistoia per le riparazioni. Probabilmente rimarrà in Toscana. Al museo di Trieste è stata assegnata in sua sostituzione un'elettromotrice ALe 880 perfettamente funzionante, ma con la carrozzeria ridotta ad un colabrodo, e forse riceverà anche una 740 "funzionante". Il funzionante è fra virgolette perché su questo fatto ci sono dei dubbi.

Altre vaporiere 740 (attualmente in Sicilia e Sardegna), 940 (in Sicilia) e la 625.017 (attualmente ad Ancona) saranno riparate. Alcune rimarranno nelle regioni in cui si trovano, altre saranno trasferite.

La 625.100 dovrebbe ritornare a Verona e la 740.108 rientrare a Udine. Il problema attuale della 740.108 è costituito dal fatto che le bielle non sono state rimontate correttamente.

C. Canton/G. Moreschi

VALICHI INTERNAZIONALI

Il 12 novembre è stato riaperto all'esercizio il valico ferroviario confinario tra Croazia e Serbia (Yugoslavia) a Vinkovici. Il convoglio inaugurale era composto da 3 schienenbus delle ferrovie croate dipinte in color metallo naturale.

Denis Carlutti

NOTIZIE FLASH

E' in servizio sul piazzale della stazione di Udine la locomotiva da manovra 245.6043 che è stata recentemente rimotorizzata con un motore Isotta Fraschini. Si tratta di un prototipo in quanto è il primo di 60 esemplari su cui verrà installato questo tipo di motore. Il personale non è però molto contento di questo mezzo perché questo tipo di motore non ha risolto i problemi di queste macchine ed inoltre è rumoroso.

Claudio Canton

Il 14 settembre, giorno di chiusura dell'attività 1997 della Nostalgiebahnen in Kärnten, nella stazione di Ferlach era esposto tutto il materiale motore del locale museo dei trasporti. Inoltre sulla linea museo Ferlach-Weizelsdorf circolava un convoglio di carrozze a terrazzini trainato alternativamente dalle locotender 88.103 e 378.32. E' la prima volta che quest'ultima locomotiva a vapore circola su questa ferrovia. La 378.32 è una locotender con rodiggio 1D1 (1.4.1) costruita dalle officine di Wien-Floridsdorf nel 1927.

Claudio Canton

Il 12 ottobre alle ore 14,15 è partito da Udine, dopo esservi giunto da Trieste, un treno straordinario diretto a Milano con una comitiva che lo occupava interamente. Aveva la seguente composizione: 1 E 652, 1 bagagliaio tipo Z1, 4 carrozze Z1 delle quali una aveva ancora la livrea Eurofima, 2 ristoranti Z1, 1 snack-bar, 2 bagagliai Z1.

Denis Carlutti

Il circo di Moira Orfei è giunto a Udine con il treno. Il convoglio è stato scaricato tra il 28 ed il 29 ottobre nello scalo di via Marsala.

Denis Carlutti

Il 21 novembre è stato chiuso definitivamente il passaggio a livello del km 3 della Pontebbana. L'impianto si trovava a Paderno sulla strada per Godia. Era in servizio dal 15 novembre 1875, ovvero è rimasto in servizio per 122 anni e 6 gironi.

Denis Carlutti

Lo scalo merci della stazione di S. Giovanni al Natisone funziona con orario ridotto a causa delle proteste

degli abitanti della zona che si lamentano per l'eccessivo rumore prodotto dalle operazioni di manovra e di carico e scarico dei carri. Naturalmente gli operatori economici che lo usano si lamentano per i ritardi subiti dalle consegne e pensano di usufruire in alternativa del trasporto su gomma!

Claudio Canton

Tutti gli E 646 del deposito di Trieste sono stati trasferiti a quello di Mestre. In compenso, visto che la maggioranza dei treni in regione è costituita da quelli merci, sono stati assegnati innumerevoli E 636 provenienti dai vari depositi d'Italia. Ovviamente sono arrivate le "peggiori" macchine; per esempio l'E 636.149 è già stato radiato e fa compagnia all'E 636.015.

Lauro Furlani

Per risolvere l'annoso problema del passaggio a livello, posto sulla linea Udine-Venezia, che interessa la SS 13 a Santa Caterina nel comune di Pasi di Prato è stata proposta la realizzazione di una circonvallazione di questa località. Questo risolverebbe anche i problemi creati dal notevole traffico che interessa il paese attraversato da questa importante strada. Ovviamente si sono già registrate le proteste degli abitanti di una zona residenziale che sarebbe sfiorata dalla nuova strada. Già in passato sono stati abortiti i progetti di realizzazione di un sottopassaggio o di un cavalcavia perché avrebbero creato problemi di accesso ad alcune ditte che sono sorte nei pressi della ferrovia. La soluzione migliore per molti "tecnici" sarebbe invece quella di abbassare il piano del ferro della ferrovia con la realizzazione di una trincea, senza considerare che questa soluzione è molto complessa da realizzare ed avrebbe costi notevoli.

Claudio Canton

La società Metropolis delle Ferrovie dello Stato ha posto in vendita numerose proprietà immobiliari situate nella nostra regione.

Tra gli immobili in vendita si segnalano il piazzale della stazione di Gorizia con annessi alcuni fabbricati che lo circondano, alcuni terreni e 13 case cantoniere poste sulla Pontebbana, sulla Pedemontana, sulla

Udine-Venezia e sulla Casarsa-Spilimbergo.

Chi è interessato può far pervenire le sue offerte all'ufficio Territoriale di Trieste entro il 28 febbraio 1998.

Claudio Canton

Sono stati completati gli allacciamenti dello scalo di Cervignano alle stazioni limitrofe.

Inoltre proseguono i lavori di realizzazione dell'interporto Alpe-Adria realizzato nella stessa area dello scalo di Cervignano. Si prevede la sua apertura nel mese di marzo.

Claudio Canton

Una locomotiva da manovra dello scalo di Cervignano è entrata su un tronchino e non si è fermata. Dopo averne travolto il paraurti si è schiantata contro un traliccio che sostiene la linea area di 7 binari danneggiandolo. Per 19 ore, fino alla riparazione dei danni, l'operatività dello scalo ha subito notevoli riduzioni.

Claudio Canton

Sono stati ultimati i lavori per il raddoppio tra Cormons e Mossa della linea Udine-Gorizia-Trieste. La sua apertura è avvenuta il 14 dicembre, giorno nel quale è stato completato il collegamento del binario nelle due stazioni. Il treno inaugurale ha percorso i binari il 20 dicembre. (Maggiori informazioni su questa linea nel prossimo numero.)

Lauro Furlani

Si sono conclusi i lavori della linea di cintura di Udine (vedi **il tender** n° 5). La realizzazione dello svincolo stradale di Papparotti ha permesso il collegamento dei due tronconi di binario che si interrompevano nei pressi del bivio fra la statale Udine-Trieste e quella Udine-Grado a causa del diverso livello delle due opere. Infatti in questo luogo la ferrovia corre in trincea.

Ora i treni merci diretti da Tarvisio allo scalo di Cervignano e viceversa non passeranno più per la stazione di Udine.

L'attivazione del raccordo è avvenuta il 21 dicembre.

Claudio Canton

Nuovi colori FS: arrivano anche a Udine le E 444R che adottano la nuova colorazione bianco-verde-blu.

In composizione ad un treno navetta circola una carrozza semipilota per medie distanze con testata piatta nei nuovi colori, mentre su un altro treno navetta la pilotina con testata aerodinamica adotta la livrea pubblicitaria del caffè Kimbo.

Denis Carlutti

Durante il periodo estivo del prossimo anno il traffico ferroviario tra Monfalcone e Trieste-Villa Opicina dovrebbe essere interrotto per circa un mese per consentire i lavori di ampliamento delle gallerie, al fine di aumentarne la sagoma limite secondo la normativa Gabarit C e permettere così il passaggio dei carri per il trasporto intermodale.

Lauro Furlani

NOTIZIE DALLA STAMPA ESTERA

a cura di Marco Miconi

Da TRAINS USA di settembre

Importante anniversario per le ferrovie statunitensi: la EMD azienda della General Motors, impegnata dal 1922 nella costruzione di locomotive diesel elettriche, compie 75 anni.

Harold L. Hamilton la fondò a Cleveland, Ohio, e ben presto si distinse nella costruzione di diesel da treno. La prima locomotiva fu costruita sfruttando due vecchi bagagliai, che vennero motorizzati prestando servizio presso la compagnia Rock Island, la potenza era di 550 hp.

Nel 1933 inizia la collaborazione con la GM, nascono gli Streamliners, treni automotori simili ai nostri ATR 100 che negli anni 30-40 rappresentarono la massima espressione delle costruzioni ferroviarie non solo negli Stati Uniti.

Nel 1937, dopo aver costruito una fortunata serie di locomotive da manovra, nascono le locomotive classe E, che nel giro di un decennio decreteranno la fine del vapore. Queste locomotive, conosciutissime per il caratteristico nasone e per la presenza di unità di rinforzo senza cabina di guida, furono costruite in più serie con le potenze più svariate fino agli inizi degli anni '60; gli ultimi esemplari prestano ancora servizio regolare sulle linee Metro North che si diramano

da New York verso il New Jersey e il confine Canadese.

Nel '41 la collaborazione con GM si tramuta in assorbimento totale da parte del colosso statunitense della EMD che ora diventa la GM Electro Motive Division co.

Nel '47 nascono le GP 7 e GP 9 che sostituiranno le vaporiere nel servizio merci e saranno progenitrici delle serie GP 30, 35, 40, 45 prima e delle serie SD che caratterizzano al giorno d'oggi il panorama ferroviario statunitense.

Attualmente l'ultima nata la SD 90 MAC dispone di una potenza di 6000 hp e presta servizio nelle più grandi compagnie Americane (BN, UP, ecc..) ed in comando multiplo è impiegata al traino dei lunghi treni intermodali, o containers che attraversano Coast to Coast il paese.

Da VOIES FERREES di novembre-dicembre

Un ritorno in pressione di una vaporiera è sempre un lieto evento, quando poi si tratta di una macchina a ruote alte il fascino aumenta.

Il gruppo svizzero Trascontinental Museum Club di Berna ha fatto restaurare presso le officine di Meiningen, in Germania, una Mountain rodiggio 2-4-1 delle SNCF, la 241 A 65.

Questa imponente macchina ha mosso i primi giri di ruota il 24 settembre di quest'anno, effettuando poi una serie di corse prova nei dintorni della città tedesca raggiungendo il 7 ottobre la velocità di 100 Km/h al traino di un treno passeggeri ordinario.

In veste di consulente ha partecipato ai collaudi, durati più di un mese, l'ultimo macchinista francese, ormai in pensione da anni, ad aver avuto assegnata una 241 A.

A noi non resta che continuare a sognare le nostre 746 e 691.

Da SCHIENENVERKEHR AKTUELL di dicembre

Il 21 ottobre è stato inaugurato il doppio binario tra Arnoldstein e Thörl-Maglern in Austria. Questo è un ulteriore passo per il completamento dei lavori di raddoppio della Pontebana tra Udine e Villach. Inoltre con l'apertura di questo tratto di 5,7 km si sono in sostanza conclusi i lavori in territorio austriaco.

IMPRESSIONI DI UN VIAGGIO

Appunti su un viaggio in treno di una persona che finora ha usato poco questo mezzo di trasporto

Mi presento: sono la neo signora Carlutti.

E' la prima volta che svolgo, o meglio trascrivo, le mie impressioni sul viaggio più lungo che finora ho fatto in treno: la Udine-Vicenza.

E' stata una cosa abbastanza normale anche perché avevo già fatto alcuni brevi viaggi in treno.

Sinceramente viaggiare in treno, invece che in auto, è più riposante ed economicamente si spende più o meno la stessa cifra.

Devo dire anche che ho avuto momenti di apprensione (nei pressi di Vicenza siamo rimasti fermi per un problema ad uno scambio ed al ritorno per la velocità del treno), ma in compenso mi rimane sempre un bel ricordo.

La cosa che mi ha più colpita è stata la carrozza di un treno svizzero proveniente da Zurigo (molto bella ed ampia). Il treno era l'Intercity Canaletto.

Saluti a tutti i soci.

Carmela Forte

Note a margine (di Denis Carlutti)

La carrozza cui accenna la mia consorte è la panoramica della ferrovie svizzere.

A titolo di curiosità tra le 14.30 e le 17.20 sono passati per Vicenza 34 treni, così suddivisi:

- 18 Regionali,
- 1 Interregionale,
- 5 Intercity (Alfieri, Tigullio, Cycnus, Canaletto, Foscari),
- 1 Eurocity (Monteverdi),
- 1 Espresso (Freccia delle Dolomiti),
- 1 postale e
- 6 merci.

Sono transitate anche due E 44R nei nuovi colori FS.

Sulla linea per Thiene era in servizio la ALn 668.1701.

A Castelfranco Veneto (sede della Fervet) c'era un'automotrice delle FSE pronta ad essere riconsegnata.



CHI SONO I SOCI DELLA SAT E QUALI I LORO INTERESSI ?

Proponiamo i risultati del sondaggio eseguito tra i soci al momento dell'iscrizione. Non sono stati inclusi i soci onorari e quelli juniores con meno di dieci anni.

L'età media dei soci è di 39 anni.

Esprimi il tuo interesse per le ferrovie reali:

Poco	11,7%
Abbastanza	29,8%
Molto	58,5%

Esprimi il tuo interesse per la storia delle ferrovie:

Poco	23,4%
Abbastanza	41,5%
Molto	35,1%

Esprimi il tuo interesse per il modellismo:

Poco	10,6%
Abbastanza	19,2%
Molto	70,2%

Esprimi il tuo interesse per il vapore vivo:

Poco	30,8%
Abbastanza	32,0%
Molto	37,2%

Esprimi il tuo interesse per le foto/video riprese:

Poco	35,1%
Abbastanza	36,2%
Molto	28,7%

Esprimi il tuo interesse per i treni a vapore:

Poco	17,0%
Abbastanza	29,8%
Molto	53,2%

Esprimi il tuo interesse per le gite:

Poco	25,5%
Abbastanza	38,3%
Molto	36,2%

Nelle prossime risposte riguardanti il modellismo si deve considerare che il 2,1% dei soci ha dichiarato di non essere modellista.

Esprimi il tuo interesse per il collezionismo di modelli:

Poco	19,2%
Abbastanza	26,6%
Molto	52,1%

Esprimi il tuo interesse per l'autocostruzione dei modelli:

Poco	51,0%
Abbastanza	18,1%
Molto	28,8%

Esprimi il tuo interesse per l'elaborazione dei modelli:

Poco	53,2%
Abbastanza	24,5%
Molto	20,2%

Esprimi il tuo interesse per la costruzione di plastici/diorami:

Poco	28,7%
Abbastanza	21,3%
Molto	47,9%

Qual è la scala preferita?

H0	77,7%	H0e	4,3%
H0m	5,3%	N	6,4%
0	2,1%	1	1,1%
LGB	2,1%	1:1	1,1%

4 (vapore vivo) 19,2%

Il totale è più di cento perché alcuni soci si interessano a più scale.

Leggi/comperi libri a tema ferroviario?

Si	87,2%
No	12,8%

Vedi/comperi videocassette a tema ferroviario?

Si	64,9%
No	35,1%

Leggi le riviste del settore appassionati di ferrovie?

Si	91,5%
No	8,5%

Se sì, quali?

I treni	71,3%
Mondo ferroviario	60,6%
Tutto treno	62,8%
Altro	22,3%

Altro: specialmente riviste estere.

L'interesse per il tender - questa pubblicazione - è il seguente:

Poco	2,2%
Abbastanza	34,0%
Molto	55,3%

Non conosciuto (nuovi soci) 8,5%
Alcune considerazioni ai risultati di questo sondaggio.

Si nota che c'è una carenza di soci giovani. Questo è senz'altro dovuto al fatto che le ferrovie italiane non offrono una buona immagine, che i modelli sono molto costosi e che il classico trenino è stato soppiantato dai giochi elettronici e dal computer. Certamente anche le stesse case produttrici di modelli non hanno una grande offerta di prodotti economici che permettano ai bambini di cominciare con questo hobby e di continuare a seguirlo.

Si osserva poi che la maggior parte dei soci è modellista a vario titolo. Però si nota che alcuni soci si dichiarano molto interessati al modellismo, ma quasi per nulla interessati alle ferrovie reali alla loro storia. Questo è un controsenso perché se

uno non conosce la realtà, come può riprodurla in scala in un modello o in un plastico o in un diorama? Infatti il modellismo è strettamente legato alla realtà: se non ci fossero, nel nostro caso, le ferrovie non si potrebbero riprodurre in scala tutti i loro aspetti.

Viene inoltre rilevato che il collezionismo e la costruzione di plastici/diorami sono praticati, mentre l'autocostruzione e l'elaborazione dei modelli lo sono molto meno. Questo probabilmente è dovuto al fatto che spesso uno non ha la manualità per eseguire questi lavori, ma anche al fatto che risulta molto spesso difficile reperire i materiali ed i pezzi necessari per queste lavorazioni.

Un altro aspetto colpisce dall'analisi delle risposte: alcuni soci che si dichiarano modellisti al 100% non sono interessati al vapore vivo. Il vapore vivo è uno dei tanti aspetti del fermodellismo: infatti le norme internazionali riconoscono questa attività come una delle tante branche a disposizione dell'appassionato fermodellista. Le tabelle delle varie scale di riduzione per la riproduzione dei rotabili (e volendo anche degli accessori), riportano quello che viene definito 5" (scala 1:11) come scala 4 e quello che è il 7 1/4" come scala 5. Forse la spiegazione di questo scarso interesse consiste nel fatto che è proprio il tipo di scala che non attira a causa delle dimensioni e del conseguente ingombro che danno questi modelli. Infatti una locomotiva in scala Z occupa 1/400 dello spazio di una in scala 4.

Una spiegazione si impone poi al fatto che nel quadro delle risposte sulle scale preferite ci sia la "scala 1:1". Questa risposta è stata data da Sergio Menegon che, come penso sia noto alla maggior parte di voi, è possessore di due locomotive vere: una E 626 e una 835 esposte presso l'hotel Willy di Gemona.

Per concludere si nota che la maggior parte dei soci legge le riviste ed i libri del settore feramatoriale, un po' meno si interessa alle videocassette, forse anche per il fatto che i filmati italiani non sono molti.

Infine la redazione ringrazia per l'accoglienza data a questo nostro notiziario e ricorda che è sempre disponibile ad accettare i consigli, i suggerimenti e gli articoli di tutti i soci.

Claudio Canton

GITA SULLE FERROVIE PADANE

Il 4 maggio si è svolto, con un buon successo di partecipanti, un treno speciale organizzato dalla SAT sulla linea Codigoro Ferrara con l'automotrice 772.1004 delle Ferrovie Padane. Partita in treno da Udine di buon mattino, la comitiva ha raggiunto Ferrara intorno alle dieci; lì ad aspettarci sul primo binario, oltre ad altri partecipanti provenienti dall'Emilia e dalla Toscana, c'era lei, la protagonista della giornata, la 772 delle Padane. Restaurata recentemente e mantenuta funzionante per uso turistico-amatoriale, si è presentata con i motori che ronfavano al minimo in tutto il suo fascino, dato forse dal suo aspetto un po' retrò: i musci aerodinamici tradiscono l'epoca in cui questo mezzo ha visto la luce. E' infatti il 1941 l'anno di nascita della nostra beniamina, anni in cui il culto della velocità era importante a livello di immagine, come si dice ora, trionfavano i manifesti pubblicitari ispirati alle opere dei futuristi di Marinetti, propugnatori di un dinamismo ben visto dall'allora regime fascista.

Anche le ferrovie non fecero eccezione: l'ETR 200, la ricerca aerodinamica dei 428, le carenature sulle vaporiere, ma soprattutto la littorina per la sua concezione costruttiva aeronautica (ricordo che la cassa autoportante era di diretta derivazione aeronautica) si prestava bene a dare alle FS un'immagine di grande modernità.

Ma torniamo al viaggio: ad attenderci in stazione per farci da guida con la sua consueta simpatia ed affabilità, una vecchia conoscenza per chi aveva fatto il precedente viaggio di due anni fa, il macchinista FP Giancarlo Rambaldi, in pensione da un anno, ma che per l'occasione si è rimesso la divisa per prestare questo servizio straordinario.

Alle 10.15 scortati oltre che dal nostro amico, dal macchinista e dal capotreno, la 772 rombando ha lasciato la stazione Ferrara FS per portarsi, dopo un'ampia curva, alla stazione di Ferrara Porta Reno sede della direzione FP e del deposito locomotive e, per noi appassionati, prima inderogabile fermata.

Presente in deposito praticamente la storia della trazione termica in Italia.

Partendo dai 56 anni della nostra 772 si passa attraverso le 773 della OM alle svariate versioni delle 668: ne sono presenti su questa linea alcuni esemplari con i fianchi dotati di nervature di rinforzo. E' inoltre presente su molte automotrici l'impianto di condizionamento dell'aria. A concludere la parata le moderne 663.

Rappresentanti della trazione diesel per treni ordinari, le locomotive ex DB tipo 220 di cui una revisionata presso la ditta Bulfone di Udine. Queste imponenti macchine effettuano il servizio merci mentre il servizio passeggeri con le vetture ex SBB è sospeso. Pezzi da museo interessanti sono le tre locomotive Ln 372 dette Tobruk. Queste macchine, due delle quali ancora funzionanti, risalgono al 1942 e furono originariamente costruite per l'esercito per l'impiego sulla linea che da Tobruk portava a Marsa Matruh e si inoltrava verso l'Egitto, ma non vi giunsero mai in seguito all'offensiva inglese di El Alamein. Rimasero così per un breve periodo di tempo in carico alle FS che vista l'unicità delle macchine, decisero di venderle. Visto che carrelli, motore e banco venivano dai ricambi delle 772, le FP decisero, anche in un'ottica di razionalizzazione dei ricambi, di acquisirle nel proprio parco. Furono private della rudimentale blindatura costituita da dei musci particolari e da un intercapedine che doveva essere riempita di sabbia, dando così ai mezzi il particolare aspetto che ancora oggi mantengono.

Il viaggio riprende, ci immergiamo subito nella particolare atmosfera del delta del Po. La pianura coltivata nelle giornate limpide, come questa, provoca, almeno in me, abituato alla presenza delle nostre montagne come sfondo, una particolare sensazione dove lo sguardo si perde all'orizzonte.

Alla fermata di Quartesana incontriamo le carrozze ex svizzere acquistate dalle Padane di seconda mano per i servizi con materiale ordinario nelle ore di maggior afflusso di studenti, ma a causa della presenza di amianto si trovano accantonate. Una mantiene ancora la vecchia colorazione originale verde in quan-

to era destinata a fonte di pezzi di ricambio.

Anche nella stazione seguente la scena si ripete. Si notano inoltre i lavori sul segnalamento legati all'avvento della direzione unica: le stazioni, che due anni fa, alla precedente gita avevamo visto presentate ora non lo sono più e l'automazione la fa ormai da padrona, poco sopravvive dei vecchi segnali ad ala e dei PL a chiusura manuale. Proseguendo lungo la linea ad ogni fermata si coglie l'occasione per qualche foto. A Rovereto incrociamo un treno ordinario effettuato da una doppia di 668 con le fiancate nervate, poi via verso Dogato dove si può vedere accantonato oltre alle 773 ex FS, acquistate di seconda mano dalle Padane per rinforzare il loro parco in attesa della fornitura delle 663, anche un Tobruk.

Ripartiamo subito in quanto occupiamo il pedale di un passaggio a livello che già durante la scorsa gita aveva dato seguito ad una serie di manovre dell'automotrice per sbloccare il PL rimasto chiuso, con le relative imprecisioni degli automobilisti.

Giungiamo finalmente ad Ostellato, da dove fino al secondo dopoguerra si diramava la linea tranviaria a vapore per Porto Garibaldi. Qui ci fermiamo un po' a lungo per una falsa partenza, o meglio un falso arrivo. Assaltiamo i pali dei segnali per qualche click particolare, sotto l'occhio paziente dei nostri accompagnatori. Piccola nota: una locomotiva della tranvia per i lidi ferraresi è ancora attiva su una ferrovia museo svizzera.

Proseguendo il viaggio incontriamo, un'officina atta alla decoibentazione delle carrozze, impianto che ricorda più i bunker di una base militare che un'industria. Ma ancora più interessante ormai nei pressi del capolinea, all'interno di un'industria conserviera, si trova del materiale della SV (Società Veneta) proveniente dalla linea di Piove di Sacco, tra cui un carro riscaldatore, un carro cisterna, uno aperto, ma soprattutto ricoverata sotto una tettoia un'automotrice in restauro tipo Man, sempre della Veneta.

Ancora qualche click sui ponti del

Po, una sosta fotografica sul suggestivo ponte girevole all'ingresso della stazione di Codigoro e poi tutti a pranzo.

Il pomeriggio rientriamo dopo aver visitato il Tobruk "di stanza" a Codigoro e l'ultimo PL ad azionamento manuale con la soddisfazione di aver viaggiato in allegria con un mezzo che ha rappresentato molto per la storia delle nostre ferrovie.

Un ringraziamento al personale delle Padane per averci accompagnato, ed avere sopportato, in maniera cortese e paziente i nostri entusiasmi.

Marco Miconi

RECENSIONI

Video: I treni del Cadore

Dalla fine di agosto disponibile la nuova videocassetta realizzata dal nostro socio nonché titolare della ditta "Video 90" editrice dell'opera in esame. Esame che a mio modesto parere supera a pieni voti.

Ma veniamo al contenuto della cassetta che dura 51 minuti, dei quali almeno la metà consiste di filmati storici e già questo la rende appetibile.

Le linee che tratta sono quelle del Cadore, ovvero: Treviso-Belluno-Ponte nelle Alpi-Calalzo, Conegliano-Ponte nelle Alpi e dulcis in fundo Calalzo-Cortina-Dobbiaco.

Il video è accompagnato per quasi tutta la sua durata dal commento musicale che però non è mai invadente anche quando copre il suono dei convogli (suono fra l'altro messo in giusta evidenza soprattutto nel caso del vapore); il commento parlato ci accompagna per tutto il video ed anche questo non è affatto invadente.

Nel margine inferiore sinistro dello schermo appare per tutta la durata del video la sigla della ditta (V90) posta per evitare la duplicazione.

Il filmato inizia con un'automotrice

che esce da una galleria sotto una nevicata. L'ingresso in un altro tunnel, visto dalla cabina di guida, funge da dissolvenza e ci introduce ai filmati storici dell'epoca del vapore – anni '60/'70 – in cui si possono vedere locomotive del gruppo 740, 743, 744, 745, 625 e i diesel D 342 e ALn 772. Si nota che la 744 ha distribuzione Caprotti.

Le locomotive trainano treni passeggeri e merci di grande interesse per il materiale che li compongono, spesso ormai non più circolante.

Si segnala una tripla con D 342, 745 e 740 in coda e una quadrupla di ALn 772; si vede tra le altre cose anche una rimorchiata Ln 32.

A Calalzo e a Belluno si può osservare la giratura delle vaporiere.

Quando si arriva a Calalzo, il video ci presenta la vera perla della cassetta: alcuni filmati storici dedicati alla mai abbastanza compianta Ferrovia delle Dolomiti.

Questi filmati furono girati il 17 maggio 1964, ultimo giorno di esercizio regolare. Altre riprese furono effettuate nei giorni successivi quando il materiale veniva trasferito a Calalzo per esservi accantonato. Completa questa retrospettiva una breve e triste sequenza sullo smantellamento della linea.

Il filmato prosegue con immagini degli anni '70 e '80 in cui si vedono gli ultimi treni a vapore ed i D 141 e D 343. Per quanto riguarda il vapore, i treni venivano inseguiti lungo il percorso, un po' come si fa adesso con gli speciali, solo che quelli erano in servizio regolare.

Molto suggestiva è la fine dei filmati sulle vaporiere e delle riprese storiche.

Si arriva quindi ai giorni nostri con filmati degli anni '80 e '90. Si vedono ALn 448/460, ALn 668.1200, ALn 663, D 345 e D 445 con treni reversibili.

Un breve ritorno al vapore è dovuto alla documentazione dei treni speciali che in anni recenti hanno per-

corso la linea.

Il video termina con le automotrici con le quali avevamo iniziato, come ricorda lo speaker, il nostro viaggio nella storia delle belle linee del Cadore e dei suoi treni. Questo treno parte da Calalzo mentre lo speaker ricorda che la linea esiste da 80 anni. Sembra un augurio di lunga vita.

La cassetta è disponibile in carrozza, a prezzo scontato per i soci.

Denis Carlutti

MERCATINO

CEDO telaio scatolare adatto alla realizzazione di un plastico. Misure 400 x 120 cm.

Sandro Gor, tel. 0432 761532.

CEDO confezione Roco 43042 contenente il treno della Venezia Giulia: E 626.057 grigio pietra e 3 carrozze tipo 1921 castano/isabella; carri e carrozze epoca III.

Fabio Galimberti, tel. 0432 503882.

CEDO Roco 44037 set 3 tramogge NS, 46278 carro E DB con garitta, 46036 carro E ÖBB, Lima 208022L E 424.143, Kleinmodelbahn 3191 carro chiuso ÖBB.

Mauro Zamolo, tel. 0432 985046.

CEDO Rivarossi Gr 625 in kit, Gr 740, Gr 685, E 646, E 444 2ª serie, ALn 668 motrice+folle, pianale, 3 carri sponde alte, Lima 9118 carrozza piano ribassato grigio ardesia ed altri modelli.

Sebenico Nedo, tel. 0432 602681.

Il plastico e tutto il materiale rotabile che era stato segnalato in vendita in una precedente lettera non è più disponibile. La signora che ne è proprietaria ha cambiato idea ed anzi cerca qualcuno disposto a completare il plastico. Maggiori informazioni in carrozza.

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 7 – Anno 2 (N° 4 / 1997)

Allegato al N° 4 /97 di Cronaca e Cultura

Periodico del Dopolavoro Ferroviario di Udine

Aut. Trib. Di Udine N° 9/94 del 21/06/94

Distribuzione gratuita – Sped. a.p. comma 27 art. 2 legge 549/95

Poste Italiane EPE filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Direttore esecutivo: Marco Miconi

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 – Udine

Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio