



Il raddoppio della Mossa - Cormons

Il giorno 14 dicembre 1997 è stato aperto al traffico il secondo binario del raddoppio tra le stazioni di Mossa e Cormons, ultimo segmento a semplice binario della linea Udine-Trieste.

Finalmente, dopo più di cinquant'anni, è stato ripristinato il raddoppio tra il capoluogo friulano e la città giuliana. Infatti un binario fu asportato dalle truppe tedesche durante l'ultimo conflitto mondiale tra Buttrio e Gorizia e tra Ronchi Nord e Redipuglia. La tratta Gorizia-Redipuglia a semplice binario, pur essendo stata inserita nel programma dei raddoppi già negli anni venti, non fu completata proprio a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale.

I lavori di ripristino del secondo binario di raddoppio furono lunghi e travagliati; essi si possono riassumere in questo modo: negli anni Cinquanta e Sessanta attivazione del doppio binario tra Buttrio e Cormons e tra Ronchi Nord e Redipuglia. Non si pensò di proseguire verso Gorizia in quanto il naturale raddoppio doveva essere la bretella, mai entrata in esercizio, Redipuglia-Cormons. Nonostante si fosse proceduto nel corso degli anni Sessanta e Settanta alla costruzione di tutti i manufatti della tratta poi anzi citata, negli anni Ottanta ci fu una riqualificazione delle linee interessanti l'Isontino in vista anche dello scalo di Cervignano, ed iniziarono così i lavori di costruzione del raddoppio tra le stazioni di Redipuglia e Sagrado, e Gorizia e Mossa. Il tratto di linea fu inaugurato in tre fasi tra il 1987 ed il 1990. La prima fase, nell'aprile '87, vide l'attivazione del raddoppio tra Redipuglia e Sagrado; dove fu necessario l'abbattimento della galleria di Sagrado 2ª (lato Trieste) trasforma-

dola in trincea e l'adeguamento della galleria di Sagrado 1ª (lato Udine) per ospitare il nuovo binario. Nella seconda fase fu aperta al traffico la tratta Rubbia - Gorizia C.le - Mossa (marzo '88) e contemporaneamente venne anche inaugurato l'impianto ACEI nella stazione di Gorizia C.le, in sostituzione delle cabine A e B risalenti agli anni Trenta. Nella terza fase (aprile '90) si completò il tratto mancante Rubbia-Sagrado, trasformando le due stazioni in semplici fermate impresenziate. Successivamente la fermata di Rubbia S. Michele e quella di Gradisca S. Martino sono state soppresse.

In occasione di questi lavori è stato anche soppresso il raccordo con la cava di ghiaia situata nei pressi della galleria Sagrado 1ª, che, tra l'altro, era fornitrice alle FS di pietrisco per massicciata.

Restavano però ancora da completare gli ultimi 7 km da Mossa a Cormons e finalmente nella primavera del 1996 sono iniziati i lavori. Dapprima con l'adeguamento ed il riordino della sede ferroviaria e poi, in fasi successive, la posa dei basamenti e dei pali della linea aerea (estate '96), la sistemazione del binario e della massicciata (primavera '97), la messa in opera della catenaria (autunno '97). I lavori sono culminati con l'interruzione della circolazione tra la mezzanotte e le 15.40 di domenica 14 dicembre, onde permettere l'allacciamento del nuovo binario, la messa in tensione della linea aerea di contatto, nonché tutti i collegamenti necessari per i dispositivi di blocco e sicurezza.

Tutti i treni viaggiatori nella fascia oraria interessata dai lavori sono stati sostituiti da autocorse tra le stazioni di Gorizia C.le e S. Giovanni al Na-

Editoriale

Ho chiesto al direttore, Marco Miconi, un piccolo spazio nell'editoriale di questo numero per un saluto ed allo stesso tempo un omaggio.

Alcuni soci facenti capo al settore vapore vivo, dopo un periodo di tormentata dialettica con la SAT, hanno deciso di separarsi per potere continuare da soli il cammino nel mondo delle ferrovie in 5 pollici.

E' stata una scelta sofferta che ha visto due anime, due modi di intendere e vedere questa passione, dialogare anche in maniera accesa su comuni obiettivi ed istanze.

Non posso non nascondere un mio intimo dispiacere per una scelta così dolorosa, scelta che porta a dividersi tutto un brulicante mondo di idee e progetti.

Mi preme quindi, ringraziando per tutto ciò che assieme si è fatto, porgere un sincero augurio di buon lavoro a questo nuovo gruppo sperando di poterli incontrare nei prossimi raduni per condividere assieme quelle emozioni che il "vapore vivo" sa dare.

Fabio Galimberti

tisone. La realizzazione di questa opera ha portato alla trasformazione della stazione di Mossa in semplice fermata impresenziata e conseguente eliminazione degli apparati di segnalamento. Inoltre la fermata di Capriva è stata spostata di circa 200 metri in direzione Udine rispetto al fabbricato viaggiatori originario.

La cerimonia ufficiale di inaugurazione con le autorità si è svolta il 20 dicembre con un treno straordinario organizzato dalla Regione Friuli-Venezia Giulia. Il convoglio, formato da due carrozze tipo MDVE di 1ª classe e trainato dalla E 656.005 (con-

dotta dal nostro socio macchinista Gianni Viel), è partito alle 10.30 dalla stazione di Gorizia. Dopo aver effettuato una sosta a Mossa, dove è avvenuto il taglio del nastro inaugurale, il viaggio è quindi proseguito alla volta di Cormons nella cui stazione si è tenuta la cerimonia vera e propria, alla quale hanno partecipato l'Assessore regionale ai Trasporti, il Presidente della Provincia di Gorizia, il Sindaco di Cormons ed altre autorità. Al termine dei discorsi di rito, il Cappellano FS di Trieste ha officiato la benedizione solenne ed è quindi seguito un rinfresco che ha visto la partecipazione anche di una discreta folla, nonostante abbia imperversato una pioggia torrenziale per tutta la mattinata.

Lucio Montagner

Nuovi binari in Friuli

di Lauro Furlani

Altre notizie sulla Udine - Trieste

Come già accennato nel numero precedente, ci sono state delle aperture di nuove tratte ferroviarie nella nostra regione.

Per importanza incominciamo prima con il raddoppio della linea Udine-Trieste, tra le stazioni di Mossa e Cormons.

Il nuovo binario permette una velocità massima di 130 Km/h per il rango A e i 140 Km/h per il rango B.

In seguito a quest'opera la stazione di Mossa è stata trasformata in fermata impresenziata, per cui ora è presente una sola sezione di blocco tra Gorizia e Cormons lunga circa 12 Km e l'esercizio si svolge con il blocco conta-assi. Lo spostamento di circa 200 metri verso Cormons della fermata di Capriva è stato fatto per poter sfruttare un preesistente sottovia come passaggio pedonale. Nella stazione di Cormons sono stati tolti dalla circolazione i binari 6, 7 e 8. Infine nella fermata di Mossa sono stati tolti i binari dello scalo ed è stato rettificato il binario dispari, in quanto a causa di una comunicazione tra binari, già precedentemente eliminata, si presentava scostato di alcuni metri lato Gorizia.

Completato l'allacciamento della circonvallazione di Udine

Un altro lavoro terminato è il completamento del raccordo tra il P.M. Vat e la linea di Cervignano. Interamente in trincea, la linea consente una velocità di 120 Km/h per i ranghi A e B da P.M. Vat fino a 2 Km dalla confluenza con la linea Udine-Cervignano, dove è stato istituito Bivio Cargnacco che viene gestito tramite telecomando dalla stazione di Udine. Telecomandato invece da Udine Parco è il Bivio Cividale che, posto al centro della linea di cintura, permette l'accesso alla linea per Trieste e allo scalo di Parco. Entrambi i Bivi hanno scambi abilitati ai 60 km/h. Comunque soltanto verso la fine di febbraio, hanno cominciato a circolare alcuni treni sulla nuova tratta, in quanto mancando ancora il raccordo tra Strassoldo e Cervignano Sm.to, i treni merci da Tarvisio e Udine continuano ad essere instradati via Gorizia-Ronchi Nord-Ronchi Sud, Cervignano A. G. quindi per ora gli unici treni ad utilizzare la nuova tratta sono quelli diretti a Monfalcone e oltre.

Lavori a Trieste Campo Marzio

Come già segnalato dal socio Klobas, nel tratto di circa un Km, dalla deviazione per Trieste Campo Marzio verso Grignano, sono state sostituite le rotaie e tutte le traversine di legno con quelle in cemento.

Il tratto interessato segue un andamento ad esse, prima passando sotto una breve galleria e poi transitando su un viadotto in pietra.

Pare che per sfruttare meglio il lavoro della coppia conica degli assi sia stato allargato il distanziamento tra le rotaie. Terminati questi lavori è incominciata la sostituzione delle traversine e delle rotaie soltanto in curva dalla stazione di Bivio d'Aurisina (esclusa), fino alla stazione di Grignano inclusa.

Alla fine di del mese di Febbraio i lavori erano stati eseguiti su entrambi i binari. Ora dovrebbero incominciare sull'altro versante, verso Monfalcone.

Per concludere, sulla tratta Monfalcone-Trieste C.le proseguono celermente i lavori per la banalizzazione e, anche se non prevista dal progetto iniziale, sarà installata la ripetizione in macchina dei segnali.

Camia terminati i lavori

In data 26 febbraio sono terminati i lavori per l'apertura all'esercizio del terzo binario.

Lauro Furlani

Nella stazione di Carnia è stata re-installata la pensilina originale in ferro dopo un lungo restauro che l'ha restituita in ottime condizioni. Manca però la caratteristica sala vetrata che si trovava al centro della pensilina. Ora la pensilina serve i binari 2 e 3 mentre originariamente serviva i binari 3 e 4. Il primo binario è stato smantellato ed al suo posto è stato ampliato il marciapiede, conferendo così alla stazione un'impronta vagamente austriaca.

Denis Carlutti

La situazione della vecchia Pontebbana

(tratta Pontebba - Carnia)

Partendo da Pontebba il tracciato è ancora indenne; naturalmente i binari non ci sono più lungo tutti i 26 km. Si segnalano però alcune alterazioni del percorso in alcuni punti.

Poco dopo Pietratagliata la sede risulta interrotta nel punto in cui la ferrovia sovrappassava la vecchia statale 13 con un ponte di ferro. Questo manufatto era stato smantellato in seguito ad un incidente e sostituito da un terrapieno; ora anche quest'ultima opera è stata rimossa. Il passaggio a livello successivo ha ancora circa 10 metri di binario annesso nell'asfalto.

A Chiusaforte dietro all'abitazione dell'ex capostazione sono rimasti circa 6 metri di rotaie.

Dopo Chiusaforte i lavori di costruzione di una casa hanno intaccato pesantemente il tracciato, riducendolo di metà della larghezza per una lunghezza di circa 25 metri.

A Resiutta i binari del passaggio a livello sono stati asportati, mentre sul piazzale antistante la stazione ne sono rimasti una ventina di metri. Il resto della sede della linea è indenne fino a Carnia (con esclusione dei tratti danneggiati dalle frane del giugno '96).

A margine si segnala l'avvenuta demolizione del cavalcaferrovia della vecchia statale a Carnia.

Denis Carlutti

Notizie Flash

Al Posto Movimento di Bivio Vat è in fase di realizzazione (iniziale) un posto di blocco automatico banalizzato a correnti codificate. I lavori sono iniziati il 22 luglio 1997, mentre il termine è previsto per il 4 aprile 2000. Il costo della realizzazione, che comprende tra l'altro la costruzione di una nuova recinzione con muro in cemento al posto della precedente ringhiera in ferro e della classica recinzione FS, è di £ 14.843.556.000.

Una curiosità.... Sul tabellone indicante i dati dell'appalto c'è anche l'indicazione: Tratta Carnia-P.M. Bivio Vat - Linea **Treviso**-Udine. Il nome Treviso è un errore dovuto alla somiglianza con Tarvisio o le nostre FS non sanno dove si trova il P.M. Bivio Vat.

Denis Carlutti

Allo scalo CEMAT di via Marsala è in uso un nuovo locomotore di costruzione tedesca a 4 assi con biella che risulta immatricolato nel compartimento di Verona. Non risulta se la macchina sia in prova o sia giunta in sostituzione del locomotore solitamente operante in questo scalo in previsione di una sua revisione.

Denis Carlutti

Il 4 febbraio una locomotiva 245, che manovrava 2 carri sul raccordo che porta allo scalo Gervasutta di Udine è sviata. L'incidente è avvenuto molto probabilmente perché in quel punto il binario compie una curva molto stretta. In breve tempo una gru ha rimesso sui binari la locomotiva. Pur non avendo interrotto nessuna linea e creato intralci alla circolazione, questo banale fatto ha avuto grande rilievo sui giornali locali.

I piccoli incidenti sono sempre avvenuti in ambito ferroviario, solo che ora nel clima di "sfascio" delle ferrovie anche un minimo incidente diventa un disastro.

Ed in relazione ad un incidente successo recentemente, segnaliamo la notizia riportata dal Messaggero Veneto del 2 marzo in prima pagina: Un Eurostar ha tranciato il cavo dell'alta velocità. Ovviamente si trattava del cavo dell'alta tensione.

Claudio Canton

Nella notte tra il 20 ed il 21 febbraio, verso le 2, un'automobilista, che aveva ecceduto nelle libagioni, invece di imboccare una stradina che costeggia la ferrovia nei pressi di un passaggio a livello di Orcenico (PN), ha imboccato la ferrovia ed ha percorso sui binari qualche decina di metri. Quando si è accorto dell'errore ha cercato qualcuno che lo soccorresse. Non avendo trovato nessuno è ritornato sull'auto e, lampeggiando con i fari, ha cercato di avvertire il macchinista dell'EN Remus della sua presenza. Ha fatto solo in tempo a scappare e a vedere la sua Fiat Tipo tagliata in due dal treno, nonostante la frenata del macchinista. In conclusione la linea è rimasta bloccata per tre ore e l'autista denunciato per guida in stato di ebbrezza, per tentato disastro ferroviario colposo e per attentato alla sicurezza dei trasporti.

Claudio Canton

Sabato 21 febbraio il pannello indicatore del primo binario della stazione di Udine segnalava che il regionale delle ore 18.00 era in partenza per SLDLWHA PYKY.

Essendo questa presunta località polacca o russa sconosciuta, si suppone che il sistema di composizione delle scritte fosse guasto. Infatti il treno è partito in direzione di Venezia. D. Carlutti/C. Canton

La sera del 19 marzo l'ETR 401 è giunto a Udine. Il giorno dopo è stato utilizzato per trasportare alla Fiera di Bologna i rappresentanti del Triveneto della ditta Mapei.

C. Canton/E. Ceron

Le Ferriere Nord di Osoppo sono state costrette a dirottare una nave carica di rottami ferrosi dal porto di San Giorgio di Nogaro a quello di Monfalcone perché nella prima località non c'erano carri ferroviari a disposizione per effettuare il trasferimento dei rottami in acciaieria. Il problema è dovuto al fatto che le FS non hanno a disposizione un sufficiente numero di carri per soddisfare le richieste ed il noleggio di quelli di altre amministrazioni è molto costoso.

Questo fatto ha comportato una serie di proteste ed il risentimento dei gestori del porto di S. Giorgio che si sono visti togliere il lavoro, in

quanto pare che i dirottamenti delle navi a Monfalcone diverranno usuali.

Claudio Canton

Dal 1° giugno 1999 la Regione Friuli-Venezia Giulia gestirà il servizio ferroviario locale con un potenziamento dello stesso.

Claudio Canton

FUC

E' giunta a Udine negli ultimi giorni di gennaio la nuova automotrice tipo ALn 663 FS della FUC (Ferrovia Udine-Cividale). Si conclude così la fornitura di tale tipo di mezzi a questa società, che ha ora in dotazione 3 unità motrici e 2 rimorchi.

Questa è anche l'ultima ALn 663 che sarà prodotta dalla FIAT, avendo tale ditta esaurito tutti gli ordini da parte FS e ferrovie private.

L'automotrice, che presenta rispetto alle precedenti il tetto cannellato, adotta la nuova marcatura di tipo unificato, applicata anche agli altri mezzi della FUC: ha il numero 02 3 11 2444 910 4. Un'altra particolarità è che accanto allo stemma FUC compare la dicitura "Gestione Governativa delle Ferrovie Venete".

Riportiamo per informazione anche alcuni numeri applicati agli altri mezzi: la rimorchiata Bp 373 ha ora il numero 02 3 10 0432 373 1, la AD 802 è diventata la 02 3 11 2444 802 4, il DE 341.501 ha il numero 05 3 11 1440 501 7, il DE 424.002 è ora marcato 01 3 1 1440 002 9 e così via.

Per quanto riguarda la situazione della linea Udine-Cividale, pochi giorni dopo l'uscita del numero 7 de **il tender**, in cui si ventilava la possibile chiusura della linea, il presidente della provincia di Udine avv. Pelizzo assicurava che la ferrovia non verrà chiusa, che verrà istituito un servizio di tipo metropolitano con treni ogni 20 minuti nelle ore di punta e che sarà valutata l'ipotesi di istituire nuove fermate. Una di queste sarà quella in prossimità del centro commerciale sorto attorno al supermercato "Al Buonacquisto".

Inoltre il piano dei trasporti regionale prevede la soppressione delle linee automobilistiche che corrono parallele alle ferrovie a cominciare proprio da quelle sul percorso Udine-Cividale.

Claudio Canton

Notizie dalla stampa estera

A cura di Marco Miconi

Da VOIES FERREES, n° 105

Pronto a marzo il TGV a cassa oscillante.

Il prototipo della motrice del TGV ad assetto variabile ha subito le prime prove meccaniche su banco e si prevede la consegna del treno completo per la fine di marzo.

Per il convoglio sperimentale è stato impiegato il treno 101 del tipo TGV Sud-Est (Parigi-Lione) sul quale sono state eseguite le modifiche del caso. Le più appariscenti sono i nuovi carrelli e l'adozione della colorazione Atlantique.

Appena terminati gli adattamenti sul resto del convoglio cominceranno i test sulla linea Parigi-Tolosa.

Le SNCF hanno così dato seguito alle prove eseguite durante l'estate proprio sulla linea del "Le Capitole" con i pendolini ETR 470 che già giungono regolarmente a Lione con gli Eurocity da Milano, confermando così la scelta di non concludere la costruzione della linea ad alta velocità atlantica.

Infatti il costosissimo completamento della linea Atlantique non verrebbe giustificato né dal guadagno in tempi di percorrenza, né dai volumi di traffico, visto che le linee ad alta velocità francesi, diversamente da quelle nostrane e tedesche, possono essere percorse solamente da convogli specializzati.

L'amministrazione francese trovandosi già in possesso di una linea abilitata ai 200 Km/h fa la scelta di utilizzare treni che la possano percorrere a velocità più elevata senza interventi eccessivamente costosi su impianti fissi, l'assetto variabile appare un'alternativa obbligata.

Già nel 1957 in Francia fu sperimentata un'automotrice diesel a cassa oscillante sistema Mauzin a pendolamento spontaneo, che però diede risultati insoddisfacenti dovuti al ritardo della risposta della cassa alle variazioni delle curve, tanto che in alcuni casi di curve e controcurve molto ravvicinate la cassa entrava nella curva successiva inclinata al contrario con gli ovvi effetti sugli sventurati passeggeri.

Inoltre è interesse dell'industria francese entrare in un mercato che sta dando molte soddisfazioni alle industrie italiane e tedesche del settore.

Da THE RAILWAY MAGAZINE (GB), marzo '98

Trazione a vapore per la sezione inglese del V.S.O.E. (il notissimo Venice Simplon Orient Express). Per 26 treni che copriranno il percorso tra Londra e Portsmouth saranno utilizzate le Pacific 34 027, battezzata Tam Valley, e la 35 028, Clan Line.

Automotrici a Vapore tornano in servizio?

Al Didcot Railway Center forse la più famosa ferrovia museo inglese è stato lanciato il progetto di ricostruire un'automotrice a vapore.

Si partirà da una carrozza a carrelli che proviene dalla demotorizzazione, avvenuta negli anni trenta, di un'automotrice a vapore.

Nel '60 venne ritirata dal servizio ad acquisita dalla Great Western Society, l'associazione che gestisce il D.R.C. ed impiegata come carrozza. Ora è partita una sottoscrizione fra gli appassionati con l'ambizione di raccogliere almeno 400.000 sterline, circa 1.200.000.000 in lire italiane, necessarie per la ricostruzione della caldaia verticale e del carrello motore. Raccolti i fondi si prevede di rivederla in servizio per il 2008.

Da TRAINS, marzo '98

Demolito il 25 novembre 97 lo storico stabilimento della Lima Works malgrado i tentativi di salvataggio di un'organizzazione per la salvaguardia degli edifici storici. Le prime locomotive uscirono da questo stabilimento nel 1891.

A.A.A. Vendesi Occasionissima

Annunci tratti da THE RAILWAY MAGAZINE

Vendesi tre locomotive a vapore Beyer Garrat tipo NG 16, scartamento 2 piedi (circa 660 mm) ex ferrovie Sud Africane N° 87-115-130.

Vendesi due locomotive a vapore ex Namibian Railways tipo NG, scartamento 2 ft 15 N° 133-134.

Sempre nello stesso scartamento sono in vendita varie locomotive diesel da treno, da manovra e carri merci, quindi se vogliamo farci la nostra ferrovia privata basta seguire gli annunci sulla rivista britannica e.....

Denis Carlutti

Nei prossimi numeri del Tender l'elenco delle riviste straniere reperibili sul mercato regionale.

Nostalgiebahnen in Kärnten

Il gruppo austriaco operante a pochi passi dal confine italiano ci ha inviato il proprio programma di attività per il 1998.

Oltre a lavori di restauro, organizza visite per le scuole ed una giornata di istruzione per giovani dagli 8 ai 16 anni che vogliono aiutare nel settore ferroviario.

Il 25 aprile a St. Veit c'è la Festa del vapore. In programma c'è un treno a vapore verso Hirt ed un viaggio con la "Freccia Rossa" (VT 10.01 ex GKB - Graz Köflacher Bahn del 1953) verso Feldkirchen.

Il 23 maggio organizzano un viaggio con le Schienenbus (VT 10.01 e VB 30.03) sulla Transalpina verso Trieste.

Dal 4 luglio al 30 agosto il Museo tranviario di Klagenfurt è aperto di sabato dalle 16 alle 19 e la domenica dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 16.00 alle 19.00. Il 2 e 3 agosto ci sono le giornate del tram a cavallo e parate di treni.

Dal 13 giugno al 27 settembre l'Historama di Ferlach (museo dei trasporti e della tecnica) è aperto ogni sabato e domenica dalle 10.00 alle 18.00.

Tutte le domeniche dal 5 luglio al 13 settembre e tutti i sabati dal 18 luglio all'8 agosto circola il treno a vapore della Rosental con i seguenti orari:

Weizelsdorf p. 11 13 15 17
Ferlach p. 12 14 16 18

Il 4 e l'11 luglio e dal 15 agosto al 12 settembre tutti i sabati circola la "Freccia Rossa"; in questi giorni non c'è la coincidenza con il bus storico. A Ferlach c'è la coincidenza con bus storici per l'Historama. C'è la possibilità per i visitatori di un corso rapido di manovra ferroviaria. L'ultimo treno aspetterà tutti i visitatori.

Curiosità Ferroviarie

Negli anni '20 a Monfalcone fu costruito l'attuale bacino per le manovre delle navi del cantiere e per quelle dell'allora costruendo porto commerciale.

Il bacino, di cospicue dimensioni, essendo uno specchio d'acqua interno, in inverno manteneva una temperatura più alta rispetto a quella del mare. Perciò nel periodo invernale, ma soprattutto in dicembre, grandi quantità di pesce, per lo più cefali e specie affini, vi entrava per trovare cibo e acque più calde.

Di questa situazione si accorsero presto i pescatori locali ed iniziò perciò un tipo di pesca che ricorda da vicino le tonnare.

Questo proseguì fino ai primi anni '70, poi il costo dei cefali crollò ed ora questo tipo di pesca non è più remunerativo.

Vi chiederete qual è il nesso con la ferrovia in questa storia. Un collegamento c'è in quanto almeno fino ai primi anni '60 il trasporto del pesce avveniva con vagoni ed il pescato si pesava in vagoni (100 q.li per carro) e la media annua (per modo di dire, perché, come già detto, la pesca era effettuata solo a dicembre) era di 180.000 kg, ovvero 18 carri ogni dicembre. La punta massima fu raggiunta nel '53 con 24 carri. Poi negli anni '70 iniziò il trasporto con camion ed infine si ebbe la chiusura di questa attività nel 1977.

Denis Carlutti

Il nostro socio Alberto Isoardi di Saluzzo ci segnala una situazione insolita che ha osservato nello scalo della stazione di Villanova d'Asti; infatti questa zona è tutta recintata e sulla rete sono appesi i cartelli "pericolo di morte", inoltre all'interno è visibile un altro cartello sul quale c'è la scritta "divieto operazioni di carico e scarico" con sottostante teschio e tibie incrociate!

Dalla SETTIMANA ENIGMISTICA

Lo zar Ferdinando di Bulgaria (1861-1948), che non disdegnava il lavoro manuale, volle imparare a condurre i treni: divenne così un provetto macchinista ferroviario.

Propongo ai lettori de **il tender** questo breve articolo riguardante una struttura della mia zona, probabilmente poco conosciuta, ma non certo priva di interesse, anche ferroviario.

La struttura che passo a descrivere è il "Mulino Piemontese" di Busca, in provincia di Cuneo, nato come semplice deposito di cereali e poi evolutosi in moderno mulino. Questo mulino è consociato con una ditta di Saluzzo, la Sedamyl dove lavoro, che a sua volta è inglobata nel gruppo Amylum. Questa multinazionale produce semilavorati per l'industria alimentare, quali amido, alcool, glutine, glucosio, partendo dal grano, lavorato nel mulino di Busca.

Da qui apposite cisterne portano la farina a Saluzzo per le successive lavorazioni. Il mulino è dotato di raccordo ferroviario grazie al quale i carri che arrivano nella stazione di Busca possono essere manovrati per lo scarico del grano. Per queste manovre viene impiegata un'ex 235 FS, acquistata presso le stesse nel 1990, cui sono state tolte le marcature originarie, però ancora rintracciabili sotto la verniciatura (questa è rimasta immutata). Per piccole manovre sui binari del mulino a volte è impiegato un mezzo escavatore.

Va ricordato che i carichi provengono quasi tutti dalla Francia, in appositi carri tramoggia a carrelli con capacità di 96 m³ di carico ciascuno, atti alla velocità massima di 100 km/h (ossia come quelli prodotti dalla Rivarossi). Ciascuno di questi carri possiede 3 botole di scarico per gravità. Lo scarico avviene portando un carro alla volta sopra apposite fosse; di queste ve ne sono due: una è dotata di pesa per la determinazione della quantità scaricata, l'altra invece no, per cui ogni carro deve essere pesato, scarico e ripesato. Per la prima, l'operatore addetto è agevolato per la giusta posizionatura del carro interessato da un apposito semaforo. Quando è rosso significa che il veicolo è in posizione adatta. Una volta sistemato, vengono aperte le botole con un attrezzo idraulico che facilita l'operazione. Il grano viene poi convogliato, tramite coclee, nei tredici silos di stoccaggio, in attesa della

lavorazione.

Mediamente arrivano circa 160 carri ogni mese, come già detto la maggior parte dalla Francia, il resto dal nord Italia; in parte il grano viene conferito anche dai produttori locali, che però provvedono loro stessi al trasporto del cereale.

Alberto Isoardi

Agli sportelli FS

Riportiamo una serie di fatti succesi alle biglietterie della stazione di Udine che ci sono stati raccontati da Giorgio Botti.

Il viaggiatore si rivolge allo sportello:

- Ho perso il treno!

L'addetto allo sportello gli risponde:

- Si rivolga all'ufficio oggetti smarriti.

Un signore si è informato se il treno per Venezia ferma "anche a Cividale".

La distorsione dei nomi dei treni:

L'espresso Udine-Milano "La freccia delle Dolomiti" è diventato "La furia delle Dolomiti"; invece l'IC Udine-Milano "Fogazzaro" è diventato il "Fogarazzo".

Mercatino

CEDO Rivarossi 1473 E 321 + E 322, Rivarossi 1477 E 428.095, Rivarossi 2150 carro trasporto cereali Moretti, Lima 208227-1 D 342 dep. Padova, Lima 309136 carrozza semipilota piano ribassato, Liliput 160 31 - 225 FS.

Fabio Galimberti, tel. 0432/503882.

CEDO Roco 04178A SBB Re 4/4^{IV} 10101, Roco 4195 SBB Ae 6/6 11494, Roco 4308S carro DB, 4387A carro PTT POST NS.

Lorenzo Mazzitelli, tel. 0432/546055.

CEDO Roco 4376, 46266, 46268 carri DB.

Carlo C. Bagatin. Rivolgersi in carrozza.

CEDO Varie auto Herpa.

Sandro Gor. Rivolgersi in carrozza.

CEDO Roco Mallet ex Baviera con immatricolazione privata ÖBB.

Roberto Zanelli, tel. 0432/905209 ore serali.

Le novità modellistiche 1998

Anche quest'anno scrivo queste righe per fare una carrellata sulle novità modellistiche che ci aspettano per il 1998. Ad onor del vero non è che ci sia molto d'aspettarsi, almeno a vedere i cataloghi delle novità presentati dalle principali case modellistiche. Per quello che concerne invece le produzioni artigianali sono previste parecchie novità, ma che riguardano prevalentemente il materiale rimorchiato, e comunque modelli dal prezzo abbastanza elevato. Ma andiamo per ordine, partendo dalle principali case modellistiche nazionali e straniere, per poi passare ad una rapida rassegna delle produzioni artigianali.

Nel foglio delle novità di **Rivarossi** sono presenti molti articoli annunciati già lo scorso anno e che per una serie di ragioni non erano stati ancora prodotti. Si tratta delle carrozze tipo UIC-X, degli ETR 200 e dei postali in livrea castano e castano-isabella. Unica vera novità annunciata la riproduzione dell'ATR 410, al vero ancora in fase sperimentale. Tra i carri merci sono annunciate diverse versioni dei carri Rs con container ed una nuova numerazione della versione FS dello stesso carro (art. 2124), oltre a due nuove versioni dell'ormai inflazionato carro tramoggia Uas (due carri delle SNCF, un TRANSCEREALES C.C. ANDRE ed un JULES GILBERT ENGEL). Per le tanto annunciate 141 R della SNCF dovrebbe essere l'anno buono, i disegni sono già pronti e sembra si stia cominciando a lavorare sugli stampi. Le carrozze UIC-X sono già uscite tra fine '97 e queste ultime settimane; le confezioni (art. 3636 e 3637), contenenti una prima e due seconde classi, rispettivamente in livrea grigio ardesia e rosso fegato, sono già esaurite, a dimostrazione di quanto fossero attese; le singole carrozze, sia in livrea grigio ardesia (art. 3574 I^a classe, 3575 e 3599 II^a classe con numero di servizio diverso) sia in livrea rosso fegato (art. 3576 I^a classe, 3577 e 3600 II^a classe con numero di servizio diverso) sono ancora disponibili. In questi ultimi giorni è arrivato il primo ETR, il 209 in epoca II^a (art. 5302); l'altro, l'ETR 213 in epoca III^a

(art. 5303), uscirà nei prossimi giorni.

Lima si adegua a quelle che sono le riverniciature del materiale rotabile del parco FS, per cui avremo nel corso dell'anno le carrozze Z, MDVE e MDVC, la E 424 ed un'altra E 444R nelle nuove livree bianco-blu-verde. Oltre a queste ricoloriture avremo ex novo il modello dell'ETR 480, ciò grazie all'ordinazione del modello dell'ETR 470 da parte dell'importatore svizzero; se ciò non fosse avvenuto non avremmo avuto nemmeno questa novità. Per quello che concerne la E 402, tanto attesa, sebbene essa sia inserita per l'ennesima volta tra le novità annunciate, ci sono forti dubbi che essa possa vedere la luce nel corso dell'anno. D'altronde i numeri necessari per la produzione sono ben lontani da quelli dei potenziali acquirenti in Italia; inoltre il modello non si presta a molteplici varianti e non interessa più di tanto i mercati esteri, visto che questo tipo di macchina, contrariamente all'E 412, circola solo sui binari della nostra penisola.

Tra i carri merci italiani sono annunciati un Habils epoca IV^a, un Habilss epoca V^a nelle nuove colorazioni ed un carro a stanti tipo Roos epoca IV^a. Tra le altre cose sono annunciati un convoglio militare di 4 pezzi composto da due pianali KLM 505, una carrozza a due assi tipo Be ed un carro chiuso tipo Gmhs e due locomotive in livrea militare, una V 36 ed una V 188. Infine con la referenza 600808 è annunciata una confezione contenente un trattore stradale con carrello per le consegne a domicilio dei carri ed un carro merci tipo Gmhs 55. Sempre dalla Lima, ma nella serie Hobby Line, troviamo un carro cisterna a carrelli della Solvay, le carrozze a due piani ed, in scala 1/100, le carrozze Eurofima, tutte nella nuova livrea, oltre alla carrozza snack bar ristorante nella livrea attuale. Interessante notare che nella serie Hobby Line la casa vicentina propone una linea di materiale d'armamento, molto più completa della precedente: infatti sono previsti scambi destri e sinistri dritti con angoli di deviazione di 14 e 22,5 gradi, scambi in

curva, scambi ad Y e scambi inglesi, sempre con angoli di deviazione di 14 e 22,5 gradi. Questi ultimi hanno la particolarità di essere identificati come destro e sinistro perché la lunghezza dei due assi che si incrociano è differente. Inoltre sono previsti spezzoni di binario con sganciatore, con sezionamento, con diodo (per costruire racchette di ritorno) e con pedalini di comando.

Roco consegnerà nel corso dell'anno in modello della nuova E 412; a fine aprile, primi di maggio, verrà messa in commercio la versione della E 412.001 con la scritta E 412 Ad Tranz sulle fiancate come il prototipo, in una serie limitata di 2600 esemplari, di cui 1500 per l'Italia, 300 per l'Austria, 300 per la Svizzera e 600 per la Germania. A seguire verranno distribuite le altre numerazioni annunciate. Oltre a questa importante novità, verranno realizzate delle riedizioni delle E 645, una del deposito di Udine ed una del deposito di Milano (uscita prevista sempre a fine aprile, primi di maggio) e poi, opportunamente modificate negli stampi, verranno prodotte altre due numerazioni della E 645 serie 101-105 appartenenti al deposito di Reggio Calabria. Queste si differenzieranno per l'assenza dei baffoni sul fregio frontale, per le serpentine presenti sul tetto e per avere un numero differente di portelloni sulle fiancate. Sono annunciate anche delle riedizioni delle E 636 in livrea castano isabella ed in livrea tutto isabella ed infine un ennesimo D 345 (deposito di Alessandria). Sono previste inoltre alcune riedizioni di carri merci, quali il carro cisterna della VTG (art. 46670.2, 46670.3), un ennesimo carro tipo E (art. 46621.4) ed i carri Hbbillns nella nuova livrea, che dovrebbero essere usciti in questi giorni (art. 46507 e 46507.1), assieme ai carri tipo Hbis con il nuovo logo FS (art. 46607 e 46607.1) ed all'art. 46509 carro Interfrigo RAPELLI.

Modeltreno importatore della casa austriaca **Kleinmodelbahn** annuncia parecchie riedizioni di carri stranoti, alcune delle quali con piccole varianti. Avremo quindi una serie di carri tipo E con carichi diversi: M5104

(vetro), M5105 (carbone), M5106 (sabbia), M5107 (materiali di scavo). Nuovi numeri di servizio per il carro Tms (art. M5202), per gli ex US-ATC tipo Hc (art. M7002), Pcarz (art. M7103), Poz con stanti (M7102). Vera novità saranno il carro Ealos nei nuovi colori FS (art. M4100), il carro ex US-ATC tipo L (M7201 in uscita in questi giorni) ed i carri tipo Ltm ed Elmo art. K3045 e K3046 (per il mercato internazionale) e art. M8100 (epoca II^a) e art. M8101 (epoca III^a). Inoltre dal modello della locomotiva diesel ex SNCB serie 60 deriverà il modello art. M0607 riprodotto dalla macchina della INTERMODALE ITALIA.

Per gli appassionati della scala N **Arnold** propone un Köf II 213 in livrea castano isabella (art.2099), la coppia di Schienenbus ALn 1205 delle ferrovie Reggiane, le carrozze UIC-X in livrea grigia senza carenatura (art. 3645, I^a classe e 3646, II^a classe) e in livrea rosso fegato con il nuovo logo FS, sempre senza carenatura (art. 3644, I^a classe e 3646, II^a), il carro merci Habis in epoca IV^a (art.4744) e nella nuova livrea FS (art. 4750).

Tra l'altro segnaliamo l'attività dell'importatore **Doc Models** di Cuneo, che farà realizzare da **Schacsenmodelle** il carro cisterna con garitta (da tempo in catalogo) con quest'ultima riveduta e corretta, in quattro versioni differenti, mentre dalla **Piko** avremo ulteriori varianti del carro tipo F: precisamente un carro Hfhs trasporto derrate in epoca IV^a ed un carro Va in livrea grigia di servizio ed infine un carro frigo Hcgi in epoca III^a.

Passiamo ora al mondo delle ditte artigianali. La più nota e dinamica in questo periodo è senz'altro la **Laser** che propone proprio in questi giorni un bagagliaio tipo 1933, su telaio delle centoporte Roco, in livrea grigia (art. 4002/01), un'altra riproduzione che colma una lacuna nel parco rotabili FS, dopo l'apprezzato bagagliaio Dm serie 99000; sempre in questi giorni è disponibile un carro di servizio in livrea grigia (art. 1025/S01) prodotto in esclusiva per il negozio PORTOBELLO di Castelfranco Veneto. Prossimamente verranno prodotti i carri tipo Elmo in versione con e senza garitta ed in livrea grigio/blu per il trasporto delle scorie.

Stima Model, dopo aver prodotto i

carri riscaldatori della serie VVr 808, Vrz 809 e VDrz 809, in tutte le livree, si appresta a produrre il furgone motogeneratore del tipo Vrec I^a serie, nei colori grigio ardesia e navetta. Inoltre ha annunciato un carro Vrec di seconda serie nei colori navetta, una carrozza cellulare KT 48000, una carrozza pilota npABDz 68000, una npBDz 68100, una Cz/Bz 33000 e per la scala N una vettura MDVC ed una MDVE.

Per le produzioni di elevata qualità sono in consegna a breve la locomotiva Gr 625 di **Top Train**, mentre l'amico **Lino Zanatta** sta preparando il D 461 baffone e le elettromotrici dei gruppi ALe 560 e 760, oltre al rimorchio Le 600, il tutto per formare un magnifico convoglio, riprodotto quelli che al vero percorrono giornalmente la tratta Treviso-Vicenza.

Sono in consegna in queste settimane le carrozze bagagliaio della **Safer**, e dovrebbero arrivare a breve anche le riproduzioni dello stesso modello da parte del modellista **Tendi Sauro**.

In scala N sono disponibili le E 645 ed E 646 della **CLM**; sempre delle stesse macchine avremo le riproduzioni della **Euromodell F.P.** sia in versione di I^a sia di II^a serie.

Lemaco riprodurrà le locomotive trifasi E 431 ed E 470, mentre **Micro Metakit** realizzerà una nutrita serie di locomotive austriache da cui derivare poi le versioni di preda bellica, quali le Gr 475, 477, 653 e 729.

Ma queste sono tutte produzioni dal costo elevato, per cui quasi tutti noi le prendiamo come pure e semplici notizie, magari potessimo interessarcene più approfonditamente, sarebbe segno di elevata agiatezza saluti alla prossima.

Angelo Rigon

Nuova casa modellistica

Alla mostra modellistica di Bologna ho avuto modo di scoprire una casa modellistica: la Vacek. Questa casa ceca per ora produce solo due tipi di carri merci a due assi: a sponde alte, chiusi, con o senza garitta, ed anche con la passerella per il freno. Buona la qualità delle scritte, gli assi

sono di plastica e hanno una buona scorrevolezza, sono dotati del timone porta ganci. Nei carri a sponde alte sono riprodotti gli interni. La scatola è di cartone e dentro si trovano tutti gli aggiuntivi da montare. Il prezzo non supera le £ 16.000 e sono importati da Euroscale. Oltre a questi carri viene anche riprodotta una locomotiva a tre assi proposta in cinque versioni il cui il prezzo si aggira sulle £ 125.000. In futuro la Vacek dovrebbe proporre due piani, uno con gli stanti l'altro con la cabina di una locomotiva.

Lorenzo Mazzitelli

Merci tra realtà e modellismo

Il giorno 31 dicembre sulla linea di raccordo tra la circonvallazione merci e la linea di Trieste (Bivio Pradamano) è transitato un merci dalla composizione singolare, che mi ha suggerito la stesura di questo articolo e la sua trasposizione in idea modellistica.

Il convoglio in questione era così composto: in testa ed in coda un carro a 2 assi a sponde basse tipo Ks, 13 carri a carrelli con carico di rotaie che fuoriuscivano dalle estremità di oltre un metro (su ogni carro c'erano almeno una quarantina di rotaie nuove), tra ognuno di questi carri era intercalato un altro carro, come quelli alle estremità, in funzione di carro scudo.

Il convoglio, alla cui trazione c'era una E 652, proveniva da Tarvisio; la destinazione invece era ignota. E' probabile che le rotaie siano state prodotte dall'acciaieria Vöest Alpine di Linz.

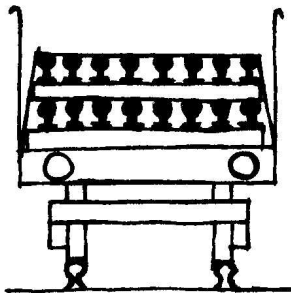
A chi volesse cimentarsi nella realizzazione modellistica di questo treno, ecco alcuni consigli.

In caso di convoglio in esposizione non ci sono problemi, viceversa in caso di utilizzo su plastico è necessario studiare bene l'inscrivibilità nelle curve e soprattutto nei serpeggiamenti sugli scambi. Infatti bisogna verificare che la parte sporgente del carico non interferisca con i carri scudo e perciò calcolare bene quale deve essere la sporgenza massima delle rotaie dal carro su cui sono caricate.

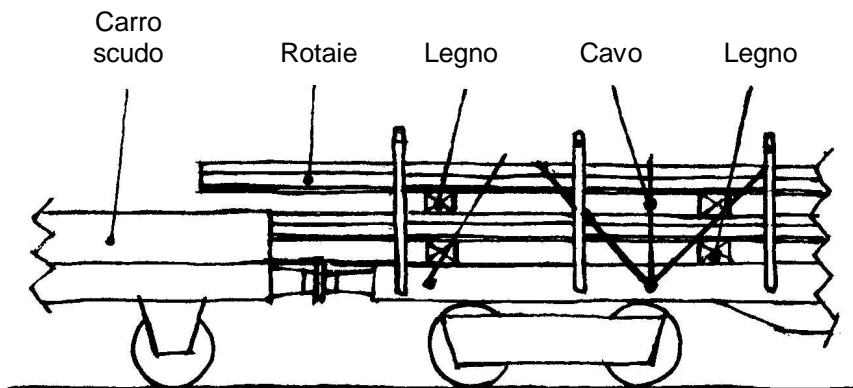
Le rotaie devono essere diritte e nuove di colore grigio scuro con poche tracce di ruggine, il taglio in testa deve essere netto.

Per la composizione modellistica si possono usare i carri pianali della Lima e/o Rivarossi, preferibilmente immatricolati ÖBB, mentre per i carri scudo sono utilizzabili i Ks Roco (art. 46315 e simili). I carri scudo del treno reale appartenevano alle SNCF ed alle SNCB (uno con le oramai rare ruote a raggi). Al momento di andare in stampa è apparso sul catalogo novità della Roco la riproduzione di questi carri: nell'art. 44125 sono compresi un carro pianale, i due carri scudo ed il carico di rotaie. Detto ciò buon lavoro.

Denis Carlutti



Vista frontale del carro



Le sponde di testa devono essere abbassate
Sul carro scudo il carico non deve essere vincolato

Vista laterale del collegamento fra carri

Recensioni

Libro: TRANSALPINA di
Paolo Petronio

Per i tipi delle edizioni "Italo Svevo" di Trieste è uscito in libreria l'anno scorso il libro di Paolo Petronio dedicato alla Transalpina.

Il volume è suddiviso in 8 capitoli, più le presentazioni.

Inizia con un'introduzione storica generale e quindi entra nel vivo con il primo capitolo nel quale si ha un approfondimento più dettagliato dei temi dell'introduzione.

Il secondo capitolo è un'analisi dedicata alle problematiche ed agli effetti della 1ª ferrovia di Trieste - la Meridionale Wien-Ljubiana-Trieste -.

Il terzo capitolo analizza i vari progetti per il secondo collegamento, per ultimo quello della linea di Wochheim, ovvero quella che sarà poi impropriamente chiamata Transalpina.

Il quarto capitolo spiega nel dettaglio tutto il progetto transalpino.

Il quinto capitolo descrive in modo dettagliato, quasi metro per metro, la linea partendo Assling/Jesenice fino a Trieste S. Andrea, oggi Campo Marzio. Vengono riportati i nomi dei

ponti, delle gallerie, la lunghezza delle opere d'arte, non dimenticando ovviamente le stazioni. Viene riportato anche il cambio dei nomi delle località attuato dagli italiani ed in seguito dagli jugoslavi, con anche degli spunti di aneddotica spicciola sui fatti accaduti nei 90 anni di storia della linea.

Il sesto capitolo è dedicato alle diramazioni con la stessa cura del capitolo precedente. Queste linee sono divise in 3 blocchi: esistite, esistenti, progettate.

Il settimo capitolo è dedicato alla storia della linea ed è suddiviso in 5 sezioni: 1906-1915, 1915-1918, 1918-1941, 1941-1945 e 1945-oggi.

L'ottavo capitolo descrive le prospettive future e trae le conclusioni.

L'appendice è dedicata ai 90 anni della linea. Seguono le tabelle ed i profili della ferrovia.

Il volume, delle misure di 22x31 cm, conta su 223 foto a colori e 70 in bianco e nero. Vi sono inoltre 23 piantine, una decina di disegni, 10 tabelle, 16 tra profili e planimetrie.

Che dire del prezzo? Potrà spaventare (£ 110.000) in un confronto con quello del precedente libro sulla Transalpina (£ 60.000). Da esso però differisce per l'impostazione: il primo libro pubblicato è una raccolta di brani scelti scritti da più autori, il secondo è stato redatto da un solo scrittore con un testo scorrevole, infarcito qua e là di qualche punta polemica (che trova lo scrivente tra l'altro in pieno accordo); inoltre il libro è tecnico e non lascia spazio a testi di commemorazione di maniera o a voli di suggestioni poetiche riscontrate nel primo.

Oltre a tutto, per chi volesse acquistare questo libro si accorgerà che i due volumi non sono dei doppioni uno dell'altro, ma si completano a vicenda (parere dello scrivente di questo articolo che non è stato remunerato dall'autore del libro!!!).

In complesso una buona lettura.

Denis Carlutti

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Direttore esecutivo: Marco Miconi

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine

Redazione: Carrozza SAT - Stazione di
Udine

Fotocopiato in proprio

N° 8 - Anno 3 (N° 1 / 1998)

Allegato al N° 2 - aprile 98 di Cronaca e Cultura

Periodico bimestrale culturale ed informativo del Dopolavoro

Ferroviano di Udine. Distribuzione gratuita.

Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine