



Le ferrovie friulane ex militari a scartamento ridotto nell'orario del 1923

Osservare un orario ferroviario è sempre particolarmente interessante per un appassionato, se poi l'orario riporta linee ormai chiuse da anni, l'interesse aumenta.

Gli anni che vanno dal 1918 al 1935 sono i più interessanti per quanto riguarda la nostra regione, in quanto sono attive tutte le linee a scartamento ridotto costruite per scopi bellici durante la Grande Guerra, impianti poi reimpiegati per il traffico civile. Linee che già nell'orario del '33 iniziano a scomparire.

Incominciamo dalla Carnia, dove da Villa Santina partiva la linea per Comeglians a scartamento 750 mm, i cui 14 km venivano coperti in 50 minuti alla velocità commerciale di 15,38 Km/h. Le partenze appaiono slegate rispetto agli arrivi da Stazione per la Carnia. Le coppie di treni erano tre secondo lo schema: mattina, mezzogiorno e pomeriggio. Il primo treno partiva da Comeglians alle 6.25, l'ultimo vi ritornava alle 19.20. Non c'erano incroci in linea e, a parte Ovaro, tutte le altre 4 fermate erano facoltative.

Da Tolmezzo invece, sempre con scartamento 750 mm, partiva la linea per Paluzza i cui 17 Km venivano coperti in un'ora e cinque minuti, velocità commerciale 15,74 Km/h, nel senso Paluzza-Tolmezzo. Erano necessari invece, un'ora e 15 minuti nel senso inverso, velocità commerciale 13,6 Km/h. Il servizio era espletato con tre coppie giornaliere più una aggiuntiva nelle giornate di lunedì, giovedì e sabato. Le località intermedie servite erano tre e le coincidenze a Tolmezzo per Carnia e Villa Santina permettevano di raggiungere i due capolinea abbastanza agevolmente. La coppia aggiuntiva partiva alle 5.20 da Paluzza per arrivare a Tolmezzo alle 6.25 e la



La fermata di Avosacco della Ferrovia Tolmezzo-Paluzza

sera ripartiva alle 19.50 per raggiungere Paluzza alle 21.05, aggiungendo così un'andata e ritorno allo schema di tre corse già visto in precedenza. Dall'orario si rileva che non erano previsti incroci in linea.

Scendendo sull'arco alpino troviamo la Cividale-Caporetto gestita all'epoca dalla Società Veneta, anche qui medesimo scartamento e medesimo schema per l'impostazione dell'orario. Solo che l'orario era concepito per collegare le valli del Natisone con Cividale e le coincidenze con la linea per Udine erano valide solo per la coppia del mattino. I tempi di percorrenza per coprire i 28 km erano uguali in entrambi i sensi, un'ora e quaranta, necessari per servire tutte le cinque fermate intermedie

con una velocità commerciale di 16,86 Km/h. Anche qui le coppie di treni erano tre: il primo treno partiva da Caporetto alle 5.00 del mattino per giungere a Cividale alle 6.40 permettendo così di prendere il treno per Udine, l'ultimo treno della giornata rientrava alle 19.56 a Caporetto.

Stranamente sull'orario due partenze, alle 12.50 e alle 18.20, avvenivano dalla stazione di Cividale Barbetta, invece tutti gli arrivi raggiungevano Cividale ferrovia.

Queste tre linee come già accennato verranno soppresse entro il 1935, soppiantate dal più celere autoservizio, visti purtroppo gli evidenti limiti dati anche dalla concezione bellica degli impianti.

Marco Miconi

(Società Veneta)		CIVIDALE - CAPORETTO		(1 Novembre 1923)	
Km	Cividale Ferrovia... p	9	—	Km	Caporetto..... p
1	Cividale Barbetta	9	61 5 18 20	6	Robic.....
5	S. Pietro al Natisone	9	29 13 17 18 43	12	Stupizza.....
12	Pulfero.....	9	48 13 32 19 4	16	Pulfero.....
16	Stupizza.....	10	31 3 47 19 19	22	S. Pietro al Natisone
22	Robic.....	10	24 14 40 19 40	27	Cividale Barbetta.....
28	Caporetto.....	10	40 14 24 19 56	28	Cividale Ferrovia... g

L'orario della Ferrovia Cividale-Caporetto

Impiego in Bosnia del Genio Ferrovieri

Ogni esercito fino alla seconda guerra mondiale disponeva di unità atte alla gestione di materiale ferroviario, basti pensare al notevole impiego di ferrovie Decauville durante la prima guerra mondiale, oppure ai treni blindati che hanno combattuto in tutti gli eserciti del mondo e durante tutte le guerre fino alle guerre coloniali francesi.

Ci sono testimonianze fotografiche di treni "blindati" impiegati durante il sanguinoso conflitto Jugoslavo ma si tratta di mezzi di circostanza arraffazzonati in emergenza alla bell'e meglio.

Sebbene le ferrovie facciano parte del dispositivo economico di un paese, l'evoluzione degli armamenti e delle strategie ha fatto sì che quasi tutti gli eserciti abbiano fortemente ridimensionato o eliminato dalle proprie strutture le unità del Genio destinate alla gestione di problematiche ferroviarie.

In ambito NATO l'unico reparto addestrato ad operare in ambito ferroviario è il Reggimento Genio Ferrovieri appartenente alle nostre forze armate. Fondato come brigata ferrovieri nel 1873, oggi è organizzato come reggimento e diviso in due battaglioni.

Il primo si occupa di armamento e ponti ed è di stanza alla caserma Montezemolo di Castel Maggiore nei pressi di Bologna ed ha un organico di circa 600 uomini, un quarto dei quali di carriera. Il secondo battaglione, più conosciuto dagli appassionati e dagli utenti, si occupa dell'esercizio ed è stanziato presso la caserma Cavour a Torino.

Come tutti noi sappiamo gestisce la linea Chivasso Aosta per conto delle FS e fornisce personale viaggiante e per il movimento alle FS non solo in caso di scioperi, ma anche per il servizio ordinario.

Il personale dopo una ferma di tre, quattro anni in genere passa in forza alle FS, anche se oggi con certi

chiari di luna....

Ma torniamo all'impiego militare, dopo anni di esercitazioni e di interventi di protezione civile, il reparto viene chiamato nell'ambito dell'operazione di pacificazione nell'ex Jugoslavia.

Sotto la bandiera dell'IFOR, poi dello SFOR, il reggimento ha l'incarico di ripristinare i disastri collegamenti ferrati tra i contendenti.

Operare praticamente lungo la IEBL (Inter Entity Boundary Line, linea di separazione tra i contendenti) equivale ad operare in terra di nessuno in ambiente ostile.

Un primo intervento avviene nell'estate '96, con base nella stazione di



Uno degli Unimog in uso al Genio Ferrovieri

Zvornik nella Bosnia nord orientale, e con la copertura degli uomini della Folgore vista la situazione molto tesa.

Visti i risultati soddisfacenti il reparto è stato in seguito richiamato per ripristinare il servizio sulla Tuzla - Brcko per uso militare.

L'unità destinata a compiere i lavori era costituita dal 1° battaglione ponti coadiuvata da elementi del 2° battaglione esercizio del Genio Ferrovieri, del 6° Genio, del 43° Trasmissioni, della Croce Rossa militare e da un nucleo BOE dei carabinieri, per un totale di 150 uomini.

Il viaggio è stato travagliato sino alla base americana di Tuzla, ciò dipendeva da vari ostacoli diplomatici po-

sti dai Croati. La situazione di tensione era aggravata da un fallito tentativo da parte del contingente britannico di arrestare alcuni criminali di guerra serbi. Tale contesto ha costretto i due treni, che trasportavano il personale e circa 40 tra mezzi e macchine operatrici, a viaggiare con coppie di genieri armati di fucile automatico AR 70/90 alle porte delle carrozze e con nidi di mitragliatrici MG 42/59 alle saracinesche dei bagagliai e sulle motrici.

Dopo le necessarie ricognizioni è stato approntato il campo base nella disastrosa stazione di Bukovac, oltre la quale la linea era interrotta per più di 10 Km in 80 punti con un tratto di

circa 1,5 km completamente asportato. I lavori si sono svolti tenendo vicino a pale, mazze, Unimog anfibi (strada rotaia) e rinalzatrici i fidi fucili mitragliatori Beretta AR 79/90 per prevenire spiacevoli sorprese.

I lavori sono stati finanziati dall'ente statunitense USAID che ha stanziato 1.800.000 \$ per i lavori, che si sono felicemente conclusi il 22 ottobre dello scorso anno con l'inaugurazione della tratta.

L'esercizio "regolare" viene ora effettuato con materiale rotabile ex JŽ, re-

perito nei magri parchi rotabili delle neonate ferrovie delle varie fazioni bosniache. Viene effettuato esclusivamente il traffico militare e si spera che la tratta possa venire percorsa da treni passeggeri al più presto. Ma per questo ci vorrà molto tempo, le ferite della brutalità umana possono essere lenite solo da questa medicina, e per ora, i contendenti non hanno molta voglia di curarsi.

Una curiosità, è stato arruolato in questo "corpo di spedizione" anche il D 345.1065 del dep. loc. di Udine, che è tornato sano e salvo a correre sui binari della regione al termine della missione. La macchina porta tuttora le insegne dell'IFOR.

Marco Miconi

Metropolitana a Udine?

Durante la campagna elettorale per l'elezione del nuovo sindaco di Udine, il candidato della lista "Un impegno per la città" dottor Italo Tavoschi ha proposto la costruzione di una metropolitana leggera per unire la stazione ferroviaria con la zona fiera, passando per l'ospedale, la nuova zona universitaria e lo stadio. Si tratterebbe di realizzare una monorotaia sospesa sul canale Ledra, in modo da non intralciare il traffico urbano. Su questa monorotaia viaggerebbero dei vagoncini di alluminio ad una velocità di 60 km/h. L'energia elettrica per il funzionamento della metropolitana proverrebbe dalle due centraline elettriche, attualmente inutilizzate, che sorgono proprio lungo il canale Ledra. I finanziamenti per i lavori sono disponibili in ambito europeo nei progetti per l'incattivazione del trasporto pubblico. Ora che il dottor Tavoschi è stato eletto e nominato vicesindaco, nonché assessore ai trasporti, attendiamo gli sviluppi della proposta, che è stata ispirata da un'idea australiana, ma che ci sembra esagerata per una città come Udine.

Claudio Canton

Assegnati i fondi per le nuove tranvie

Il 20 novembre sono stati sbloccati i fondi della legge 211/92 per il finanziamento per la costruzione di nuove tranvie e metropolitane. Ne hanno beneficiato il tratto Dante-Garibaldi della metropolitana di Napoli, che ha ricevuto un finanziamento di 175 miliardi, e la tranvia rapida Augusto-Piedigrotta, 182,5 miliardi, sempre nel capoluogo Partenopeo.

Di finanziamenti più recenti, legge 194/98 che stanziava 320 miliardi, usufruiranno invece la metropolitana di Genova, che per il suo completamento riceve 56 miliardi in aggiunta ai 256 già assegnati, i misteriosi percorsi meccanizzati di Spoleto, 2,022 miliardi che si aggiungono alla decina già stanziati, ed infine la tranvia di Padova, 12,174 miliardi che si sommano al finanziamento precedente di circa 60 miliardi.

Sono stati approvati inoltre i progetti

per la nuova tratta della metropolitana di Roma, percorso piazza Bologna - Conca d'oro, che avrà un costo complessivo 960 miliardi e della tranvia di Monza, costo 175 miliardi.

Ora i comuni interessati devono presentare i progetti esecutivi.

Marco Miconi

Slitta ancora il piano d'impresa delle FS

Continua a slittare con continue difficoltà il piano d'impresa delle FS, che dovrebbe portare alla divisionalizzazione dell'azienda.

Le FS dovrebbero suddividersi in "divisioni" che con proprio personale e proprio materiale rotabile si occuperanno di servizi ben specifici.

Una si occuperà della manutenzione degli impianti fissi e della gestione degli immobili, una del servizio merci, una del servizio locale ed una del traffico passeggeri a lunga percorrenza.

Questa divisione rivoluziona completamente la gestione di personale e macchine. Scompare così il servizio materiale e trazione, il cui materiale verrà suddiviso tra le varie divisioni che avranno proprie aree nei depositi per il ricovero e la manutenzione dei mezzi. Al personale è già stato chiesto in quale area desidera essere assegnato.

Marco Miconi

Incidente sulla Pontebbana

Il 28 novembre si è verificato un incidente sulla Pontebbana. L'EC Romulus, composto da 11 carrozze Eurofima ÖBB, stava scendendo da Tarvisio verso Udine al traino di una doppia di E 626, la 410 e la 369, quando all'uscita della galleria Rio Pontuzzo II° la locomotiva E 626.369, che era in testa, deragliava e si fermava in bilico sul muretto che sostiene il terrapieno. Nessun danno alle persone, tranne un po' di spavento per i passeggeri Preiser.

A questo punto avete capito che stiamo scherzando, anche se l'incidente segnalato è veramente avvenuto sul nostro plastico sociale, ma con realismo tale da farlo sembrare vero.

C. Canton/D. Carlutti

Rapporto sul nuovo materiale FS

Il nuovo materiale delle FS comincia a farsi vedere.

Oltre alle varie carrozze tipo piano ribassato con annesse semipilota, dalle nostre parti è sempre presente una carrozza pilota MDVC (facente capo a Trieste) che viaggia o verso il capoluogo regionale o verso Tarvisio. Le pilota con MDVE (quelle col bar per intendersi) si incontrano raramente sulla Venezia - Udine mentre sono più frequenti quelle pubblicitarie della Kimbo (due facenti capo a Venezia). Oltre a queste carrozze ci sono i "colpi di fortuna" com'è successo sabato 25 settembre con il passaggio di un bagagliaio tipo nDU nei colori Corporate Identity.

Anche i carri merci tipo Hbbillns nei nuovi colori si sprecano essendo la Pontebbana una direttrice principale per le merci dirette all'estero.

In quanto al materiale motore, oltre agli E 652 dei depositi di Udine e Verona (vedi **il tender** n° 10 a pag. 3) e alla ALn 668.1259 del deposito di Treviso, saltuariamente si può vedere, in composizione alla Freccia delle Dolomiti, una E444R del deposito di Milano nella nuova livrea.

Uscendo dalla nostra regione, relativamente vicino a noi, nella zona di Venezia circolano due ETR 470 con i servizi Cisalpino per Ginevra. Sempre a Venezia si possono incontrare le nuove carrozze ristorante. Per esempio l'EC 31 Romulus da Venezia verso Roma viaggia con in testa una di queste carrozze.

Per rimanere in tema di colorazioni nuove o sperimentali c'è da citare la pluri-segnalata E636.080 che si aggira da molto tempo in regione assieme alla 636.284 "Camilla", che però da noi viene solo per effettuare la revisione.

Dopo l'ennesimo deragliamento, continuo a però a domandarmi per quale motivo le FS abbiano speso tutti quei soldi per il restyling invece che destinarli a miglior uso...

Lorenzo Pantani

In aggiunta a questo articolo, segnaliamo la presenza di una carrozza MDVC mista di 1ª e 2ª classe nella nuova livrea FS in composizione ad un IR.

Valter Paoluzzi

Notizie Flash

Nel mese di settembre è rientrata al deposito F.U.C. di Udine la rimorchiata pilota BP 372 (tipo ALn 663 FS) che era stata inviata ad una ditta per la riverniciatura.

Lorenzo Pantani

Il 7 e 8 ottobre il prototipo del Pendolino sloveno (l'ETR 470 n° 0 ridipinto con la livrea che sarà adottata dalle SŽ) ha effettuato delle corse prova fino a Trieste.

Claudio Canton

Dopo molto tempo, il 10 ottobre era presente nel D.L. di Udine un E 626. Si trattava dello 015 di Mestre, che, pur se restaurato per uso amatoriale, viene ancora utilizzato saltuariamente per il normale servizio a causa della carenza di locomotive.

Infatti questa locomotiva stava trainando un treno merci in Pontebba quando è stata colpita da un fulmine, che ha causato alcuni danni che hanno imposto il suo trasferimento a Udine per le riparazioni.

D. Carlucci/G. Viel

Il 15 ottobre è stato nuovamente chiuso al traffico il raccordo ferroviario Carnia-Tolmezzo. Il motivo è sempre lo stesso, la mancata manutenzione del binario che rende insicuro il transito del materiale rotabile sulla linea, e specialmente delle cisterne di cloro dirette alla cartiera di Tolmezzo.

Una nota del Consorzio industriale del Medio Tagliamento fa notare che questa situazione, unita a tutte le problematiche delle attività poste in zone montane, penalizza una ventina di ditte utilizzatrici del raccordo e perciò chiede l'intervento della Regione per ripristinare il servizio di inoltro dei carri.

Claudio Canton

La locomotiva 625.100, ultima vaporeiera che ha percorso la Pontebba, ha lasciato Udine essendo stata trasferita a Bologna. La 740.108 è stata ricoverata nel Museo Ferroviario dove a cura dei soci della SAT triestina sta venendo riparata. Sono state rifatte le bronzine delle bielle, si stanno verificando quelle degli assi, sono stati sostituiti i ceppi dei freni. Il prossimo lavoro sarà la ripa-

razione di alcune perdite del fascio tubiero non appena arriverà da Firenze il mandrinatore per i tubi.

Pertanto a Udine rimane solo la 880.051, locomotiva che le FS non vogliono utilizzare per la sua poca autonomia.

Claudio Canton

Il giorno 7 novembre alla stazione di Udine si è potuto assistere ad un avvenimento piuttosto curioso. A causa di un guasto, il treno Regionale 11024 da Venezia con proseguimento verso Trieste, trainato dalla E 632.026, per raggiungere Udine si è avvalso della "spinta" dell'IC 706 Miramare proveniente da Salerno, in ritardo, che lo seguiva, in base ad una nuova direttiva delle FS. La locomotiva titolare dell'Intercity (la E 656.061) frazionandosi tra le composizioni dei due convogli, ha dovuto svolgere un duplice compito: trainare il proprio treno e spingere quello guasto riportando un ritardo sull'arrivo previsto a Udine di quasi due ore. L'aspetto curioso quindi è stato il fatto di vedere due treni fusi assieme mossi da un'unica locomotiva intercalata, che hanno occupato quasi interamente la pensilina del 1° binario. Successivamente la E 652 104 si è incaricata di trainare il Regionale alla volta di Trieste assieme alla locomotiva guasta che, per rimanere in tema di fatti insoliti, era agganciata dalla parte della testata della carrozza pilota.

Lucio Montagner

Presenza insolita nelle nostre zone il 7 novembre: un E 424 nei colori navetta è transitato, al mattino, per Buttrio in direzione Gorizia al traino un treno merci, mentre nel pomeriggio è transitato a Udine, in direzione Venezia, sempre al traino di un merci.

Valter Paoluzzi

Circa una trentina di carri vari di tipo Gs, Ghks ed E sono stati accantonati nello scalo, attualmente chiuso, della stazione di Codroipo.

Lorenzo Pantani

Il giorno 13 novembre è stato inaugurato ufficialmente, dopo alcuni giorni di preesercizio, il raccordo che dalla linea Udine - Venezia porta alla ditta FRIULANAGAS di Campoformido. All'interno della ditta erano

già presenti dei binari che però rimanevano scollegati dalla linea FS. Il progettista del raccordo è il geometra Claudio Fermani.

Francesco Fermani

Le automotrici della SV AD 804, 806, 807, 808 ed 809, che erano in servizio sulla Ferrovia Adria-Mestre, sono state demolite.

Roberto Chiandussi

Il 21 novembre è partito dalla stazione di Udine in direzione Venezia un merci veramente minimo: era composto dall'E 636.222 e da un carro Gabs!

Lorenzo Pantani

Ora i biglietti ferroviari si possono comperare anche in posta. Infatti il Trasporto Locale del Friuli Venezia-Giulia ha stipulato una convenzione con la direzione regionale delle Poste Italiane che autorizza gli uffici postali a vendere i biglietti del treno. Per il momento si possono acquistare i biglietti a fasce chilometriche e gli abbonamenti.

Claudio Canton

Lo scorso 28 novembre nello scalo Sacca di Udine c'era una presenza inaspettata. Si trattava di una locomotiva diesel dell'impresa di costruzioni ferroviarie I.C.E. di Bologna.

La macchina era una ex V280 DB che presentava dei graffiti, opera dei soliti ignoti, i quali impedivano la lettura del numero di immatricolazione. Le tre cifre leggibili erano T356 ed essendo la I.C.E. in possesso di due locomotive diesel di questo tipo con queste cifre poteva trattarsi di una delle seguenti macchine:

T3568 ex V80.004 poi 280.004, costruita da Krauss - Maffei nel 1952 con numero di fabbricazione 17719, radiata dalle DB il 29/9/76 ed importata dalla Bulfone di Godia per conto della I.C.E.

T3569 ex V80.008 poi 280.008, costruita dalla MAK nel 1951 con numero di fabbricazione 80003, radiata dalle DB il 30/3/78 ed importata dalla Bulfone per conto della I.C.E.

La I.C.E. è in possesso di 13 locomotive di provenienza tedesca tra le quali anche alcune V60 (DB 260) sempre nella livrea blu - bianco.

La classe tedesca V80 (DB 280) è stata costruita in 10 esemplari: sono tutti esistenti e nove di questi si trovano in Italia acquistati da ditte di la-

veri ferroviari od in funzione su raccordi industriali. Il rimanente esemplare (la 280.002) fa parte del patrimonio museale delle DB.

L. Pantani / D. Carlutti

Alla fine di novembre il tratto Udine-P.M. Vat della ferrovia Pontebbana è rimasto chiuso durante il giorno per la sostituzione di alcuni tratti di rotaia e per la ricalzatura della massicciata. In seguito a questi lavori i treni venivano deviati sulla linea di cintura.

Inoltre il 6 dicembre questo tratto è rimasto chiuso al traffico per alcune ore durante i lavori di rimozione di una bomba, risalente alla II^a guerra mondiale, ritrovata nei pressi del deposito locomotive in seguito ai lavori di ristrutturazione ed ampliamento di un edificio. Questa bomba era una delle tante che furono sganciate dai bombardieri inglesi ed americani sulla stazione di Udine e sul suo deposito locomotive, che dista 100 metri dal luogo del ritrovamento.

C. Pravisano/C. Canton

Notizie dalla stampa estera

A cura di M. Miconi & D. Carlutti

Da THE RAILWAY MAGAZINE
n° 1172 – dicembre '98

Gemellaggio ferro-aeronautico

E' oramai giunta a $\frac{3}{4}$ dell'opera la costruzione della Pacific A1 N° 60163 Tornado.

Si segnalano 2 curiosità. La prima riguarda la macchina: non è il solito restauro più o meno integrale che di solito noi siamo abituati a vedere, ma in pratica una costruzione ex novo (non faccio confronti con noi per carità di patria...). Infatti la numerazione delle macchine di questa classe terminava con la 60162. La seconda riguarda il nome che non è quello del noto fenomeno meteorologico, bensì quello dell'ugualmente noto veicolo da combattimento. Infatti nella targa con il nome c'è anche lo stemma del T.T.T.E. di Coatesmore, la scuola trinazionale (Gran Bretagna, Germania e Italia) per gli equipaggi di questi aerei. Questo è dovuto al fatto che la R.A.F. (Royal

Air Force), l'aeronautica militare inglese, ha dato il suo supporto all'impresa.

La locomotiva dovrebbe essere pronta per il 27 settembre 2000 – secondo i suoi costruttori – per celebrare degnamente i 175 anni della Stockton e Darlington, aperta appunto il 27 settembre 1825 - 1^a ferrovia inglese e mondiale -.

Il costo dell'operazione? Circa 750 mila sterline – 2.100.000.000 lira più, lira meno.

A margine di detta notizia c'è il progetto della costruzione della Gresley P2 1-4-1!

Capodanno ferroviario

Se volete passare un capodanno diverso dal solito questa proposta fa per voi.

Infatti per 210 sterline (circa 580 mila lire) si potrà partire il 31 dicembre 1998 dalla Victoria Station di Londra con il V.S.O.E. (sezione inglese) e con un viaggio circolare rientrare nella stessa stazione alle ore 1.30 dell'1 gennaio 1999. La mezzanotte verrà festeggiata a Tombridge, mentre durante il percorso si potrà gustare il cenone.

Il convoglio sarà trainato da una Pacific, che potrebbe essere la West Country n° 34027 Tamwally o la Merchant Navy N° 35028 Clan Line. Informazioni e/o prenotazioni (per chi può permetterselo) al tel. 0044 171 8055100.

Da TRAINS - novembre 98

Si muove il "Ragazzino"

Un movimento eccellente il 13 agosto sui binari dell'Age of Steam Railroad Museum a Dallas. La Big Boy (ragazzino) 4018 dopo un'accurata lubrificazione e dopo 33 anni di esposizione statica, ha compiuto alcuni giri di ruota spinta da un diesel. L'operazione è stata effettuata per permettere il trasferimento della macchina in un'officina specializzata per il restauro e la rimessa in funzione. Il restauro di quella che è tuttora la più grande locomotiva a vapore mai costruita costerà 2 milioni di dollari, circa 3,4 miliardi di lire, e sarà a carico di una produzione cinematografica che la vuole utilizzare per dei film.

880.157 ritorno in Italia?

Il 20 settembre con l'ultimo treno della stagione sulla linea turistica della Bravenne, l'880.157, in servizio in Francia ormai da più di un decennio, termina la sua carriera per la scadenza della caldaia.

L'associazione amatoriale che gestisce la linea ha preferito, probabilmente per motivi di costi, acquistare una 0-4-0 polacca.

Potrebbe così concludersi la carriera della 875.057 costruita nel 1914, poi riconvertita a 880.157 con l'applicazione dei surriscaldatori, che dopo aver vagato per vari depositi concluse la sua carriera in quel di Cuneo nel 1977.

Trasferita in Francia ha prestato servizio su due ferrovie museo nel Lione.

Dunque è giunta la sua fine? Forse no, il museo ferroviario piemontese si è interessato alla sua sorte e non è stato escluso il rimpatrio della macchina conosciuta dagli appassionati francesi come "l'italienne".

Addio Conrail

Il numero di gennaio '99 di Trains è dedicato alla Conrail che dall'inizio dell'anno subirà il processo di smembramento di cui abbiamo già dato notizia nel precedente numero del Tender.

Un omaggio che ripercorre con foto e documenti la storia della compagnia americana che garantiva il servizio merci nella zona Nord Orientale degli States.

Curiosità ferroviarie

Dalla Gazzetta Privilegiata di Venezia del 25 aprile 1847 riportiamo, errori compresi, il seguente trafiletto:

La *Gazzetta di Breslavia* fa sapere, ad avvertimento comune, che un tale, avendo tenuto per ben un'ora la testa fuori dal finestrino d'un vagone, durante la corsa sulla strada ferrata, ebbe a soffrire, a causa della corrente d'aria, una totale perdita della vista per due giorni; nè la ricuperò se non pel soccorso medico, opportunamente prestato.

Una 880.051 perfetta

Ora posso dire di possedere una "vera" 880.051 in scala 1:87!

Avevo acquistato il modellino Roco ad una borsa scambio, ma non avevo avuto il coraggio di metterci le mani sopra, in quanto non avevo mai eseguito elaborazioni su vaporiere.

In un secondo tempo mi capitarono in mano le foto scattate nel deposito di Udine e quante inesattezze sono subito saltate all'occhio! Di tenermi un modellino con tutti quegli errori non se ne parlava proprio, per cui decisi di mettermi al lavoro.

Riassumendo gli interventi apportati, penso sia giusto descriverli a seconda del posto in cui sono stati eseguiti.

TELAIO.

Mancano i 4 tubi delle sabbie che ho costruito con del filo di ottone poi verniciato in nero opaco e tenuti in posizione con colla cianoacrilica.

Sono solo parzialmente riprodotti i tubi dell'acqua per gli iniettori sotto i respingenti posteriori, che ho riprodotto con la stessa tecnica. I ceppi dei freni, le sospensioni ed altri particolari sono erroneamente in rosso anziché in nero: come per i particolari descritti in precedenza ho usato il nero opaco della Tamiya. Sul carrello italiano ho asportato le lamelle di presa corrente con le relative rondelle che acceccavano il carrello stesso, con buon vantaggio estetico. Con rosso acrilico della Lifecolor ho "riempito" tutti i centraruota, in cui prima si notava troppo l'asse non verniciato. Col solito nero opaco ho riverniciato tutti i cacciapietre. Sotto ai respingenti anteriori ho riportato i maniglioni, col solito filo di ottone. Mancandomi il color ottone, col bronzo antico ho ritoccato alcune valvole dell'acqua sotto la cabina. Ho eliminato gancio e portagancio modellistico dal pancone anteriore, montando poi il gancio e gli accoppiatori realistici contenuti nella confezione, verniciando i rubinetti di questi in rosso. Siccome non sono il massimo, li sostituirò con quelli di produzione MFAL al più presto. Dalle foto in mio possesso il cavo elettrico per l'illuminazione dei fari sotto la carbonaia va riverniciato in rosso e montato al contrario. Infine con dello smalto Humbrol n° 77 ho simulato il grasso sui respingenti.

CALDAIA E SOVRASTRUTTURA.

Ho applicato del carbone vero su quello stampato in plastica, un poco anche sul coperchio posteriore della carbonaia. I fari sono esageratamente lunghi, per cui con una lametta affilata li ho dimezzati in lunghezza (stessa sorte è toccata ai relativi "vetri"). La parte posteriore dei trasparenti è stata ritoccata in nero opaco. Ho provveduto ad aprire il finestrino posteriore della cabina, che ho poi richiuso con delle sottili strisce di legno per modellismo navale, ovviamente poi colorato in nero. Vanno poi ritoccati in rosso i sostegni dei fari posteriori. Il volantino della camera a fumo deve essere riverniciato in nero. Mancandomi il colore ottone, ho provveduto col "bronzo antico" a rendere più realistici il fischio ed alcune valvole poste in prossimità dell'estremità anteriore delle casse dell'acqua.

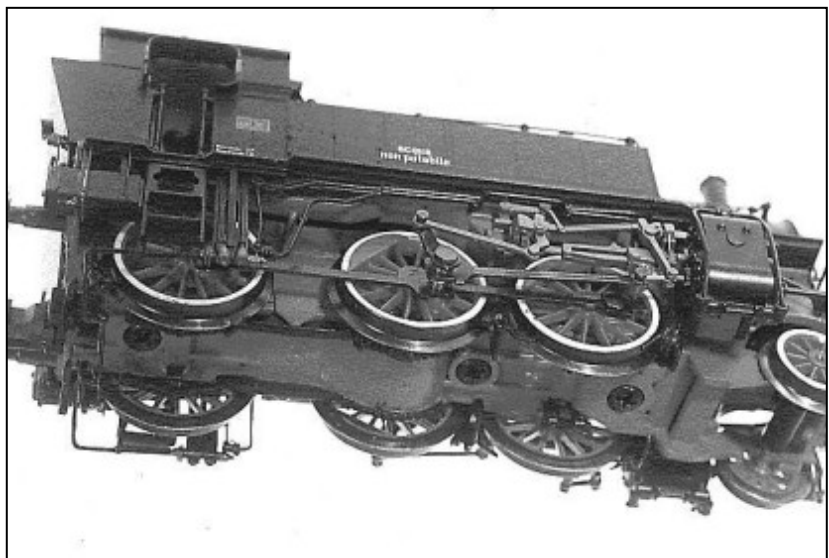
INTERNO CABINA.

A modello nuovo solo il tetto è nel giusto colore giallo ocre, mentre al vero anche le pareti laterali, fino a circa metà altezza, hanno questo colore. Tra gli smalti Humbrol ho trovato la referenza n° 71 che si avvicina molto a quanto serve. Già che c'ero ho eliminato i trasparenti che supportano i vetri delle vedette laterali, incollando queste ultime con colla cianoacrilica. Avendo foto dell'interno, ho potuto evidenziare con bianco, rosso, metallo brunito e bron-

zo valvole, manopole, tachimetri ed altre strumentazioni. Naturalmente non potevano mancare i due macchinisti, che ho riprodotto con miniature della Model Power, ricolorate e abbondantemente sporcate strofinandovi del vero carbone: l'effetto è molto realistico; anche la faccia delle stesse ha subito lo stesso trattamento. Un poco di vero carbone l'ho incollato con colla tipo "UHU" sul pavimento, precedentemente colorato nella tonalità del legno. Sul pavimento, in corrispondenza delle scallette, ci sono dei fori di cui non capisco l'utilità, che ho pareggiato con del legno sottile per modellismo navale, scurito con del mordente. Infine ho colorato in nero la zavorra nella parte posteriore della cabina.

A questo punto il lavoro è terminato: mancherebbe un buon effetto di sporcatura, ma non essendo molto abile con l'aerografo ho preferito lasciare il modello così, come se fosse appena lavato. E con un bel trio di carrozze a terrazzini in livrea ardesia (per esempio Stima Modell) il treno storico della Udine-Cividale è pronto per fare bella mostra sul plastico o sul diorama. (Per le carrozze ne parleremo....). Le foto del modello, che sono a disposizione in carrozza, possono essere d'aiuto per chi volesse fare questa semplice elaborazione. Buon lavoro!

Alberto Isoardi



Vista da "sotto" del modello elaborato

Inaugurato il circuito vapore vivo di Conegliano

Il 24 ottobre è stato inaugurato il circuito vapore vivo realizzato a San Pietro di Feletto (Conegliano) da Alberto Celot, che per un periodo è stato anche nostro socio.

L'impianto è stato costruito su una collina, a fianco della casa del Celot. La sua realizzazione è cominciata con la preparazione dei binari, che è durata molti mesi. Quando questi ultimi sono stati pronti un'impresa ha eseguito i lavori di sbancamento e di preparazione della massicciata, sulla quale sono stati poi posati. Il progetto iniziale prevedeva l'installazione di ben 7 scambi inglesi, ma, dopo la costruzione del primo, che si è rivelata molta complessa, il Celot ha riprogettato tutta la stazione, utilizzando solo deviatori semplici, ad esclusione dell'inglese già realizzato. Il circuito comprende una stazione con 5 binari, con annesso scalo merci e deposito locomotive con una semplice piattaforma girevole, e una linea che permette di compiere 3 tipi di percorso: corto (A+D), medio (A+C) e lungo (A+B+C) (vedi piantina).

Il giro maggiore ha una lunghezza di circa 300 m. Il binario, posato su ghiaia, è costituito da una rotaia con profilo a fungo alta 1,9 mm e da traversine in legno.

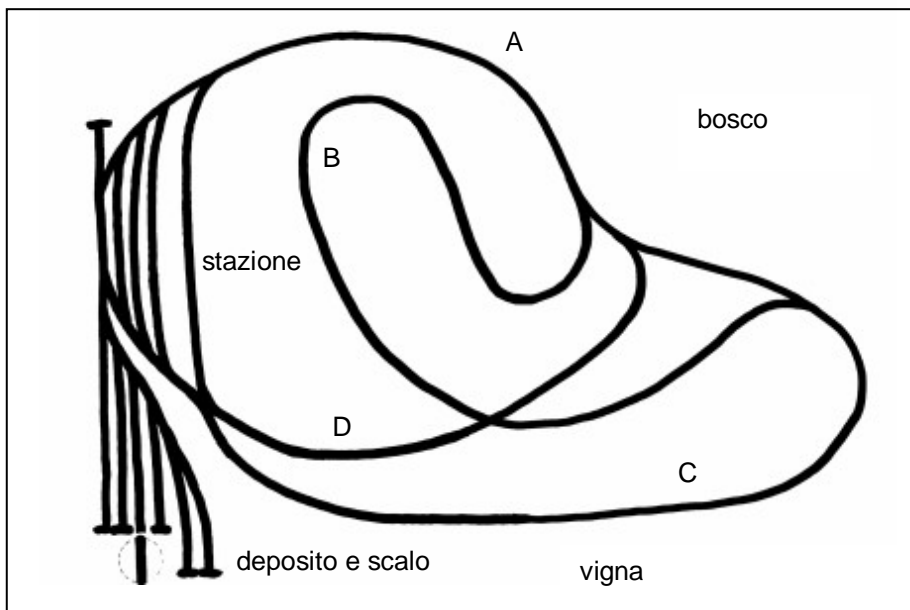
All'inaugurazione erano presenti tutti gli appassionati del Friuli e del Veneto, nonché altri da Milano, Torino e Foligno.

Essendo il tracciato sufficientemente lungo non ci sono stati intralci al traffico nonostante la presenza, in certi momenti, di una decina di treni in linea.

Avendo il Celot acquistato vari carri merce di tipo antiquato in Inghilterra e costruitone molti altri di tipo moderno, si sono viste alcune manovre di composizione e scomposizione di treni, nonché la circolazione di convogli con molti carri. Nell'occasione si sono anche viste alcune doppie trazioni: 245 + D 445, D445 + D 445 e 685 + 835.

Alla manifestazione ha anche partecipato un folto pubblico, costituito dagli abitanti della zona, che hanno così approfittato di fare un "viaggio" sul treno in miniatura; naturalmente i più assidui "passeggeri" sono stati i bambini.

Claudio Canton



Pianta schematizzata del circuito vapore vivo di Conegliano

Hobby Model Expo di Novegro

La 22ª edizione, che quest'anno si è tenuta nei giorni 2,3,4 ottobre, ha registrato il solito grande afflusso di visitatori, che però è stato disturbato nell'ultima giornata da una fastidiosa pioggia. Gli espositori aumentano ogni anno, tanto da costringere ancora una volta gli organizzatori ad allestire una tendostruttura all'esterno dei tradizionali padiglioni. In questo tendone, che era però defilato, era anche sistemato lo stand del Centro Modellismo Bonini.

Nel piazzale esterno erano esposti alcuni autobus storici, tra i quali spiccava uno della città di Gorizia.

La sezione ferroviaria, che occupa circa il 75% dello spazio, era, come da tradizione, sistemata nel grande padiglione centrale, con qualche stand minore sparso nei rimanenti due padiglioni laterali e nella tendostruttura. Qui erano presenti tutte le principali ditte fermodellistiche, nonché tutti gli artigiani e varie associazioni, tra le quali spicca il Gruppo Fermo-dellistico Piombinese con il suo mega plastico modulare, ogni anno ampliato con nuovi moduli.

Le ditte che si occupano dello stile italiano (Lima, Rivarossi, Roco) non presentavano particolari novità. Segnaliamo i primi campioni delle casse e dei telai dell'ETR 480 in corso

di preparazione dalla Lima.

Gli artigiani invece hanno presentato un'infinità di nuovi modelli o di rielaborazioni di modelli già in catalogo. Qui c'è solo l'imbarazzo della scelta in base alle disponibilità economiche di ognuno.

Anche il vapore vivo era presente in forma ridotta rispetto agli anni scorsi; infatti mancava il gruppo di Verona con i treni a scartamento 7¼". Qualche giro su questo circuito, alquanto disastroso, è stato effettuato da un appassionato milanese con una locomotiva elettrica. Il 5" ha visto la nostra presenza, quella del neonato Gruppo 835 e quella di Egidio De Ponti di Milano con la sua Spingbok. Era presente anche la 685 in scala 1:10 che il suo ex proprietario ha ora regalato al gruppo di Brescia. La SAT ha presentato la 245, il D 445, la 90 SV, la 802 FS e, come novità, una locomotiva diesel da cantiere a scartamento ridotto. L'affollamento di treni sul piccolo circuito 5", dovuto alla presenza di molte locomotive, ha provocato qualche problema di circolazione, mentre la pioggia caduta la domenica ha imposto l'interruzione del servizio ferroviario e la sospensione delle varie manifestazioni previste all'aperto.

Claudio Canton

Recensioni

a cura di Denis Carlutti

LIBRO: Saluti da Ferbach – ED. ETR

Per i tipi dell'ETR (la casa editrice della rivista i Treni) è uscito nei migliori negozi di modellismo, e forse anche in qualche libreria, il manuale modellistico "Saluti da Ferbach".

La recensione sulle riviste specializzate è già apparsa, mancava solo la nostra.....

Battute megalomani a parte, il libro è una miniera di consigli e suggerimenti su come costruirsi un diorama. Infatti nel citato volume si segue la costruzione di un diorama, opera di un belga, di buone dimensioni (150 x 60 cm), dal progetto fino all'esposizione. Numerose foto e disegni illustrano dettagliatamente i procedimenti ed i "trucchi".

Le 153 pagine scorrono rapide, in quanto il libro è scritto, a mio parere, bene. Il volume è suddiviso in 19 capitoli e 3 appendici; queste ultime spiegano più in dettaglio il metodo di costruzione con il plasticard ed un sistema di invecchiamento degli edifici ideato dagli inglesi, mentre la terza propone un piccolo elenco di informazioni utili.

Il libro costa 58.000 lire e sembra che sarà seguito da altri 2 volumi dello stesso autore.

Nel complesso una bella opera che suggerisco a chi si dedica alla costruzione di diorami o plastici, anche se già esperti – c'è sempre da imparare.

VIDEOCASSETTA: Ferrovie Anni '30

Nuovo video che si inserisce nella prolifica produzione della Duegi Editrice, che ha oramai in catalogo oltre 20 titoli di filmati ferroviari.

Questa cassetta, in bianco e nero, è una raccolta di filmati d'epoca risalenti al periodo tra la fine degli anni '20 e la fine degli anni '30, un decennio molto prolifico ed importante

per le nostre ferrovie.

Il commento, quando è presente, è quello originale dell'epoca ed è ovviamente improntato allo stile imposto dal regime dell'epoca.

I filmati sono 36 con una durata media di circa 1'30" ciascuno, su un totale di 55' di durata della cassetta.

I servizi, realizzati dall'Istituto Luce – partner nella realizzazione del video -, sono stati girati un po' in tutta Italia.

Nella confezione c'è un opuscolo che serve da guida nella visione, anche se ho riscontrato delle discrepanze tra i titoli dei servizi del video e quelli del libretto, difetto che da un po' fastidio, ma che non diminuisce il valore della cassetta.

Tra i servizi si segnalano l'inaugurazione della Rimini-San Marino e del nuovo ponte a Latisana sul Tagliamento (linea Venezia-Trieste). Questo ponte fu installato in sostituzione di quello distrutto durante la 1ª guerra mondiale e fu a sua volta distrutto nella 2ª guerra mondiale. Il ponte attuale fu ricostruito uguale a quello che vediamo nel video.

La parte italiana termina con delle immagini della compianta Ferrovia delle Dolomiti. Infatti poi il video prosegue con una breve sezione dedicata alle ferrovie tedesche, che, pur se di notevole interesse, avrei preferito fosse stata sostituita da altre immagini storiche nostrane.

Nel complesso abbiamo un'ottima videocassetta storica, che personalmente consiglio per la videoteca di ogni appassionato di ferrovie; il prezzo è pure ottimo: £ 32.000 per 55' di visione.

Auspico che questa sia solo la prima videocassetta di una lunga serie.

VIDEOCASSETTA: Video Rails 8 – La Pontebana dalla cabina

Questo video è già in commercio da qualche anno, ma solo ultimamente ne ho potuto visionare una copia.

Le prime immagini sono delle riprese esterne, che per chi aveva a cuo-

re il vecchio tracciato della Pontebana, nel tratto Carnia-Pontebba, sono un vero salto nella nostalgia. Infatti si vedono treni in transito nella zona di Pietratagliata e poi sul ponte di Muro; c'è anche la vista di uno scorcio di quel breve tratto di linea rappresentato sul nostro plastico sociale. Seguono altri scorci, anche di Villach, ed infine alcune immagini del deposito locomotive di Udine, ove tra gli addetti alla pulizia della camera a fumo della 740.038 si vede un nostro socio.

Il viaggio per le riprese dalla cabina è stato effettuato sulla locomotiva E 652.120 del D.L. di Verona che era al traino dell'EC Romulus.

Il commento durante tutto il video, sia nelle riprese esterne sia in quelle dalla cabina, è puntuale nelle spiegazioni e comunque non invadente, lasciando spesso spazio alla "voce" del treno.

Le riprese sono state effettuate probabilmente tra il giugno ed il luglio 1995 (non vi è nessuna indicazione in proposito), in una bella giornata soleggiata, con qualche disturbo alle riprese a causa dei riflessi. Queste comunque si mantengono sempre a buoni livelli.

A Tarvisio si può assistere al cambio di trazione: alla nostra Tigre subentra la 1044.076 delle ÖBB, sulla quale viaggeremo fino a Villach HBF, dove termina il filmato.

In commercio c'è già un video della Pontebana vista dalla cabina di un treno a vapore (quello edito dal nostro DLF – N.d.R.), ma questo non significa che non si possano possederli tutti e due; il primo è interessante perché è costituito da riprese fatte da una vaporiera ed è più ricco di spiegazioni, il secondo perché ha le riprese iniziali eseguite in esterno e per la minore durata – il Romulus impiega circa metà del tempo rispetto al treno a vapore -.

Questa videocassetta dura circa due ore ed è in vendita al prezzo di £ 55.000 sulle riviste specializzate.

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° 11 – Anno 3 (N° 4 / 1998)

Allegato al Supplemento al N° 9 - Ottobre '98 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

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