



## Il “traghettamento” delle auto attraverso le Alpi

La catena montuosa delle Alpi ha da sempre costituito un ostacolo negli spostamenti tra sud e nord Europa; per questo, nei secoli scorsi sono state costruite le prime carrozzabili atte a facilitare il passaggio delle diligenze, dove le case cantoniere fungevano da posto di ristoro per i viandanti e per il cambio di trazione ... dei cavalli.

Famose, in questo senso, erano le vie del Moncenisio, del Gran San Bernardo e del Sempione.

Anche la ferrovia, nel suo sviluppo, ebbe a “scontrarsi” con le Alpi, per superare le quali furono costruiti i lunghi trafori che ancor oggi sono un segmento fondamentale nelle linee internazionali.

Con l'avvento della motorizzazione, pure l'automobile trovò difficoltà ad arrancare sui passi alpini (spesso chiusi per neve) e per questo nacque l'esigenza di sfruttare le esistenti gallerie ferroviarie, caricando i veicoli sui treni, dapprima semplicemente su carri pianale, poi su appositi vagoni con intelaiatura di protezione: presero così corpo i treni navetta per il trasbordo dei veicoli, tra i pochi esempi di integrazione tra auto e ferrovia.

Ad esclusione della galleria sotto il Canale della Manica, attualmente ci sono servizi di traghettamento delle auto solo nella regione alpina, in particolare in Austria ed in Svizzera, ma nel passato non sono mancati esempi anche in altri Paesi. Proprio di recente (estate 2000), tale servizio è stato reintrodotta ad opera delle SŽ anche lungo la ferrovia Transalpina, tra Piedicolle e Bohinjska Bistrica, con sei corse al giorno, a servizio in particolare dei turisti che si spostano verso la zona dei laghi della Slovenia.

Generalmente questi servizi vengono effettuati con composizioni bloc-



cate di carri pianale o carri con struttura scheletrica dove vengono imbarcate le autovetture (in molti casi anche autobus) tramite appositi carri a sponde mobili, senza necessità di trasbordo degli automobilisti che possono rimanere nelle loro vetture; normalmente, l'accettazione per il carico si chiude 10 minuti prima della partenza del treno.

Per quanto riguarda l'Italia, negli anni Sessanta era attivo un servizio di questo genere lungo la ferrovia Pontremolese, periodo nel quale l'autostrada A/15 Parma-La Spezia non

era ancora stata costruita e risultava anche difficile superare il Passo della Cisa per raggiungere la costa ligure dalla Pianura Padana.

Più di recente va segnalato il servizio di navetta straordinario che viene effettuato fra Tende e Limone Piemonte ogni qualvolta il tunnel del Colle di Tenda viene chiuso per manutenzione: in questo caso, il servizio è effettuato con semplici carri pianale delle SNCF trainati da una D 345 del deposito di Cuneo e gli automobilisti devono prendere posto nell'apposita carrozza passeggeri FS agganciata al treno.

In Austria, fino agli anni Settanta era attivo il servizio di traghettamento tra le stazioni di Rosenbach e quella di Jesenice, per superare la catena delle Caravanche e raggiungere da Villaco l'allora Jugoslavia senza “arrampicarsi” sul Wurzen Pass, noto a tutti per “l'esagerata” pendenza della sua strada che mette a dura prova motore e freni dei veicoli più moderni.

Ancora attivo è invece il traghettamento tra Mallnitz e Böckstein, con navette ferroviarie a frequenza oraria e tempo di percorrenza di 12 minuti, espletate con appositi convogli (al traino di una locomotiva ÖBB del gruppo 1042 con gancio automatico) che permettono un rapido imbarco/sbarco delle auto (durante la traversata si resta a bordo del proprio veicolo).

In questo caso, il treno è l'unico mezzo per superare la catena dei Tauri (almeno in questa porzione di territorio), visto che non ci sono strade. L'utilità di questo servizio si è distinta in occasione della chiusura dell'autostrada dei Tauri, Villaco-Salisburgo, durante l'estate del 1999, quando il servizio, in certe fasce della giornata e nei week-end, da un treno ogni 60 minuti è passato ad uno ogni



Il traghettamento sul Lötschberg

30 minuti.

Ma è indubbiamente la Svizzera il Paese con il maggior numero di servizi di traghettamento, anche per effetto della sua morfologia; infatti, vicino a quello di più recente attivazione attraverso la galleria della Vereina sulla Ferrovia Retica RhB, in funzione dal 22 novembre 1999, vi sono ben altri quattro servizi di questo tipo e più precisamente sulla linea del Lötschberg della BLS (tra Kandersteg e Goppenstein), su quella del Furka (tra Realp e Oberwald sulla Furka Oberalpbahn), su quella dell'Oberalp (tra Andermatt e Sedrun, sempre della FO Bahn) e su quella dell'Albula (tra Thusis e Samedan, della Ferrovia Retica RhB). Esclusa la BLS, tutte le altre linee sono a scartamento ridotto.

Tra tutti, il servizio più importante è quello svolto fra le stazioni di Kandersteg e Goppenstein (linea Brigaberna della BLS), mentre un notevole sviluppo futuro è atteso per quello che transita sotto la nuova galleria della Vereina (tra Klosters e Lavin sulla RhB).

Nel passato le SBB effettuavano propri servizi navetta sulla linea del Gottardo, fra Göschenen ed Airolo e su quella del Sempione, fra Briga ed Iselle (località italiana a nord di Domodossola), ma l'apertura del tunnel stradale del Gottardo ed il miglioramento della strada del Passo del Sempione hanno inevitabilmente decretato la fine di questi due storici servizi.

La storia del traghettamento delle auto è da far risalire lontano nel tempo fino al 1924, quando le Ferrovie Federali Svizzere inserirono nel loro tariffario anche la voce "automobili" tra i bagagli al seguito del viaggiatore.

Lo sviluppo della motorizzazione privata, unitamente all'inizio dei viaggi turistici verso sud (in particolare verso la Riviera Romagnola), hanno por-

tato ad una sempre maggior richiesta di questo trasporto attraverso il Gottardo, tanto che a partire dal 1956 le SBB misero in servizio i primi treni-blocco per il trasporto delle auto, costituiti inizialmente da semplici carri pianali sui quali caricare le vetture. Dal 1961, con l'entrata in servizio dei convogli appositamente studiati per questo servizio (carri con intelaiatura scheletrica e tettuccio), i passeggeri poterono rimanere seduti a bordo delle proprie auto, il cui carico/scarico poteva avvenire in tempi rapidissimi.

Dopo l'anno record registrato nel 1975 (oltre 555.000 veicoli trasportati), l'apertura del tunnel del San Bernardino (sotto l'omonimo passo) nel 1967 e quella del Gottardo nel 1980 hanno praticamente reso inutile il treno navetta che è stato quindi soppresso. Per il Sempione, l'anno record si è registrato nel 1991 (più di 207.000 veicoli trasportati): anche qui i lavori di ammodernamento della strada del Passo del Sempione hanno decretato la fine del servizio tra Briga ed Iselle, con una sporadica ripresa a fine 1993 e nell'ottobre 2000 a seguito delle alluvioni che hanno colpito quella zona.

Sempre su questa linea va ricordato che nel periodo pasquale ed all'inizio delle vacanze estive esisteva un collegamento diretto tra Kandersteg ed Iselle, fondendo quindi la navetta del Lötschberg con quella del Sempione.

Oggi, in Svizzera, a scartamento ordinario resta solo il servizio fra Kandersteg e Goppenstein della BLS, dove vengono impiegati cinque treni blocco per le auto; tuttavia, quando la strada per arrivare a Goppenstein è chiusa per neve o per smottamenti a seguito di grandi piogge, il treno prosegue fino alla stazione di Briga dove le auto vengono scaricate sulle rampe che servivano un tempo per il collegamento verso Iselle.

L'ultimo servizio attivato in ordine di tempo, dal 22 novembre 1999, è quello attraverso la galleria della Vereina sulla linea a scartamento ridotto della RhB, nei Grigioni, tra Klosters e Lavin, servizio che ha permesso quest'anno per la prima volta di tenere chiuso durante la stagione invernale il Passo del Flüela.

Sulla nuova linea della Vereina

**il tender** ha già dedicato un ampio servizio sui numeri scorsi, con una dettagliata descrizione tecnica della nuova infrastruttura che permette un collegamento diretto tra la Prettigovia e la Bassa Engadina.

La Ferrovia Retica gestisce tuttavia anche un altro limitato servizio, quello attraverso la galleria dell'Albula, tra le stazioni di Thusis e quella di Samedan, ma solo in inverno quando il Julier Pass è chiuso per neve.

Alessandro Fanutti



*I nuovi carri-auto per il servizio sulla Vereina RhB*

## In aereo con il treno

Incredibile, ma vero! In Germania si vola con il treno: la Lufthansa ha infatti deciso di avviare un collegamento ferroviario in sostituzione di quello aereo tra Francoforte e Stoccarda. Il nuovo servizio, svolto con treni ad alta velocità Ice e denominato AiRail, permette di collegare le due città in 73 minuti ed offre ai passeggeri tutti i comfort normalmente garantiti sugli aerei della compagnia di bandiera tedesca, a cominciare dalla identificazione dei treni che avviene con i codici della Lufthansa, ovvero la sigla LH che si vede sui display degli aeroporti; ai passeggeri viene consegnata la carta di imbarco (anziché il biglietto ferroviario) e presso le due stazioni estreme si fa il check-in come in un normale aeroporto, consegnando il proprio bagaglio agli addetti che lo riconsegneranno solo alla destinazione finale.

Per adesso il servizio "aereo di terra" è garantito da sei treni al giorno, che diventeranno sette con l'orario estivo ed è interesse di Lufthansa sostituire gradualmente tutti gli aerei con il treno su tale percorso e prossimamente anche fra Colonia e Francoforte e fra Düsseldorf e Francoforte.

Alessandro Fanutti



*Lo sbarco a Lavin RhB*

## Pontebbana tra demolizioni, piste ciclabili e televisione

La vecchia Pontebbana presenta la seguente situazione. Sulla tratta Carnia-Pontebbana a Moggio, lato Carnia, sotto un cumulo di ghiaia (una delle frane del '96) c'è ancora un pezzo di binario; probabilmente costava troppo rimuovere la frana per asportarlo, così è rimasto al suo posto. All'ingresso della galleria S. Rocco lato Pontebbana, è stato ricavato sul sedime della vecchia linea un ampio piazzale asfaltato da adibire ad eliporto ed atto a consentire l'ingresso dei mezzi di soccorso nella nuova galleria Le Piche S. Rocco. I binari lato Udine di Pontebbana Scalo (ex Pontebbana italiana) sono stati tagliati e scambi e catenaria sono stati asportati. Sulla tratta tra Pontebbana e Valbruna, ad oltre un anno dalla chiusura, sono stati tolti i tutti i binari e la palificazione. Nei pressi di Pontebbana, dove la nuova linea si innestava sulla vecchia, è stato asportato un centinaio di metri del rilevato della vecchia linea a causa della differenza di livello. Si segnalano depositi di traversine e minuterie a Laglesie S. Leopoldo, di traversine in cemento, rotaie in barre da 20 metri circa e minuterie a Bagni di Lusnizza e di materiale vario a Ugovizza. Sulla tratta Valbruna-Tarvisio C.le sono stati tolti solo i cavi della linea aerea, ma nella stazione di Camporosso è iniziato lo smantellamento dei binari: restano gli scambi d'ingresso, il secondo ed il quarto binario e quello della sottostazione. Il raccordo di Valbruna tra la vecchia e la nuova linea è stato smantellato; rimangono ancora i pali ed un tratto di binario davanti al fabbricato dell'ex fermata di Valbruna, mentre un tratto del marciapiede è stato demolito. Sulla tratta Tarvisio C.le-Confine un tratto di qualche centinaio di metri a ridosso del confine è stato completamente smantellato, mentre il resto della linea presenta ancora il binario, ma non la linea aerea totalmente smantellata, pali compresi, a partire dalla galleria Grosse Coccau. Infine la chiusura dell'ultimo tratto della vecchia Pontebbana ha scatenato i soliti vandali, che ne hanno anticipato l'opera di demolizione. I danni principali si sono avuti nella stazione di

Tarvisio C.le, dove sono state infrante le vetrate e gli uffici ed altri locali messi a soqquadro.

La nuova linea invece funziona ancora a binario unico da Tarvisio Boscovverde a Thörl-Maglern, ma ormai la linea aerea è stata tesata e posato il tratto di binario che mancava. Denis Carlutti

Intanto le forze politiche locali premono sulle FS per ottenere la cessione del sedime della vecchia linea per realizzare la oramai strapubblicizzata pista ciclabile. Metropolis vuole vendere i terreni ai prezzi di mercato ed ha avanzato una richiesta di 15 miliardi (in seguito scesi a 4) per la tratta Gemona-Coccau, mentre gli enti locali vorrebbero ottenere tutto gratuitamente. In supporto a questa tesi viene ricordato che, poiché ai tempi della costruzione i terreni furono espropriati (quelli della Valcanale, allora Austriaca, addirittura regalati), ora dovrebbero essere restituiti alla collettività gratuitamente, essendo privi di valore commerciale non potendo avere altri usi oltre a quello ferroviario, se non vengono cambiati i piani regolatori; inoltre sarebbero costosi per le ferrovie perché dovrebbero continuare a eseguire la manutenzione di tutte le opere, cosa che potrebbe anche essere imposta dai comuni. Infine probabilmente i promotori non considerano i costi di realizzazione, gestione e manutenzione e di quanti sarebbero i potenziali utilizzatori della pista; le gallerie dovrebbero essere messe in sicurezza con il rifacimento delle volte ed illuminate; si dovrebbero installare valide protezioni lungo i ponti, i viadotti ed i terrapieni; infine i costi di manutenzione sarebbero enormi: ne sanno qualcosa le FS che spendevano miliardi vista la situazione geologica della valle. Vedremo gli sviluppi del progetto che non convince neppure i cicloturisti; infatti secondo il parere di alcuni di loro la vecchia Pontebbana non sarebbe molto indicata per una pista ciclabile data la presenza di molte gallerie, ponti e viadotti e per le livellette a pendenza costante per molti chilometri.

Poco prima di chiudere questo numero, si è innescato un botta e risposta sulla stampa locale tra un consigliere comunale di Udine (tra l'altro ex ferroviere) e l'assessore provinciale che più si batte per la pista ciclabile. Il primo ribadisce le nostre tesi (finalmente una presa di posizione ufficiale contro il progetto!), mentre il secondo aggiunge alle sue argomentazioni che nelle zone più a rischio e nei pressi dei paesi ci saranno delle varianti. Ma allora, ribatte il consigliere, non ci sarebbero ulteriori spese per gli espropri ed i lavori, e certi tratti non rimarrebbero abbandonati senza manutenzione? La telenovela continua..... Claudio Canton

Il 28 gennaio la trasmissione di Rai 3 Alpe Adria Magazine ha proposto un servizio, realizzato dalla televisione austriaca ORF, riguardante l'inaugurazione della nuova Pontebbana. La didascalia all'inizio del filmato lo presentava come relativo alla Carinzia. La presentazione della nuova linea viene fatta partendo dallo scalo di Cervignano, terminando in quello di Fűrnitz; sono poi inserite alcune riprese dei lavori di allacciamento a Valbruna, del primo treno austriaco e dell'inaugurazione. Ma quello che colpisce il telespettatore italiano è che il servizio termina con la constatazione che la potenzialità di questa linea è limitata dal fatto che, secondo la tv austriaca, l'Austria non si è adeguata ai nuovi standard della Pontebbana. Infatti il commento finale è - testuali parole - : "Il maggior ostacolo rimane la vecchia linea austriaca che non è mai stata modernizzata. Più grave resta il fatto che il governo federale non ha nessuna intenzione di risanare la vecchia Südbahn". Ma allora l'erba del vicino non è sempre più verde, nonostante tutti i lavori eseguiti in territorio austriaco? Claudio Canton

Un nostro socio è partito per il suo ultimo lungo viaggio in treno. Ricordiamo così brevemente Tobia Pellegrini che ci ha lasciato il 30 marzo, proprio mentre stavamo per spedire questo numero.

## Alta Velocita' in Val di Susa

A partire dal 2015 si dovrebbe poter viaggiare in Val di Susa lungo i binari dell'Alta Velocità: è questo infatti il risultato dell'accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio tra i rappresentanti del Governo italiano e di quello francese, che prevede la costruzione di una nuova linea ferroviaria tra il capoluogo piemontese e Lione, nell'ambito del c.d. Corridoio n. 5 Barcellona-Lione-Torino-Trieste-Budapest-Kiev.

La tratta oggetto dell'accordo di gennaio, ovvero da Torino a Lione, è lunga 254 chilometri, di cui 98 chilometri saranno in ambiente alpino, 78 chilometri in galleria con il tunnel più lungo, sotto il Frejus, che raggiungerà i 52 chilometri, con l'imbocco est posizionato a nord di Susa e quello ovest a St. Jean de Maurienne.

Gli scavi del tunnel produrranno circa 15 milioni di metri cubi di inerti che saranno in parte utilizzati per la costruzione della linea ferroviaria.

L'opera, fortemente voluta sia dalla Francia che dall'Italia (almeno a livello politico), ma altrettanto fortemente avversata dalle popolazioni e dalle Amministrazioni comunali della Val di Susa, servirà in particolare per deviare su ferro la gran parte degli attuali 5.500 automezzi pesanti che transitano lungo le statali del Moncenisio e del Monginevro, nonché sulla autostrada A/32; facendo un paragone storico, per quanto possibile, si può dire che la Val di Susa ha sempre avuto un'importanza fondamentale nei collegamenti ferroviari tra Italia e Francia, considerato che a fine Ottocento è stata attraversata dalla linea a servizio dell'allora avveniristico traforo del Frejus voluto da Camillo Benso conte di Cavour e

che prossimamente lo sarà da una nuova ferrovia con un tunnel ancora più lungo di quello esistente.

Va ricordato che l'attuale linea del Frejus rappresenta il più importante collegamento ferroviario tra Italia e Francia, dove transitano importanti convogli passeggeri verso Parigi e Barcellona, quali il Palatino, lo Stendhal, il Salvador Dalì, nonché i TGV Manzoni e Dumas; notevole è anche il trasporto merci, tanto che allo sbocco della Val di Susa è stato costruito lo scalo di smistamento di Orbassano.

E' anche vero che l'attuale linea è molto difficile: per le pendenze, in quanto si passa dai 440 m di altezza di Bussoleno (al termine del tratto pianeggiante), al culmine all'interno del tunnel (subito dopo Bardonecchia) a quota di oltre 1.300 m slm, con pendenze che raggiungono il 31 per mille (proprio per questa linea sono state costruite le E 633 serie 200 a comando multiplo per la dop-

pia trazione con una sola coppia di macchinisti); per le frequenti frane che incombono sulla linea, soprattutto in prossimità di Meana e di Chiomonte, dove la valle è molto stretta e la ferrovia corre lungo i fianchi di una montagna molto ripida.

La linea si caratterizza anche per avere l'unica stazione di confine italiana situata in territorio estero: infatti, le locomotive FS arrivano fino a Modane, dove viene effettuato il cambio di trazione e dove esiste una rimessa per i mezzi delle ferrovie italiane. Alcuni treni merci, al traino delle E 402B proseguono tuttavia oltre Modane fino alla destinazione finale in Francia, in quanto sono pollicorrenti.

La nuova linea che verrà costruita permetterà di raggiungere i 220 chilometri/ora e ridurrà da 9 a 5 le ore necessarie per compiere l'intero tragitto Torino-Londra.

Alessandro Fanutti

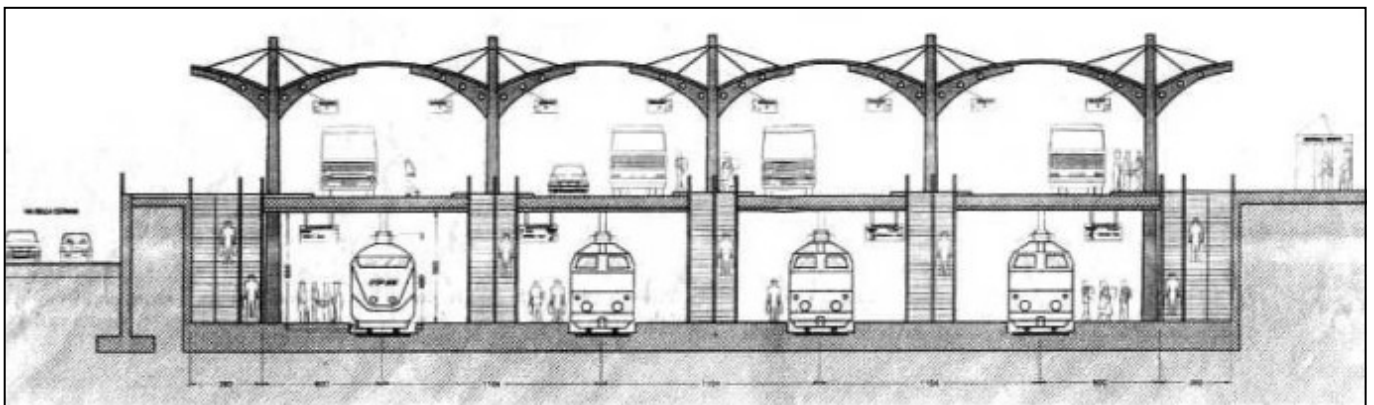
## Stazione sotterranea a Udine?

Stazione sotterranea a Udine? Un nuovo progetto di interrimento della stazione di Udine ed ovviamente di tutte le linee ferroviarie ad essa afferenti è stato proposto dalla Rail One. In questo modo, secondo i progettisti, si liberebbero molte aree urbane da destinare ad altri usi. La spesa prevista è di circa 500 miliardi e i lavori dovrebbero durare 1.200 giorni. Pare che questo progetto piaccia a molti, in special modo agli assertori che la ferrovia crea una barriera nella

città ed al comune di Piasian di Prato che così eliminerebbe il famoso PL di Santa Caterina con la soluzione che ha sempre auspicato, l'interrimento della ferrovia.

Noi ci chiediamo: è veramente necessaria per Udine questa opera faraonica? E come si può vedere dal disegno della stazione pubblicato di seguito sembra si voglia creare una megastazione per gli autobus, in previsione di un ulteriore aumento dei loro servizi?

Claudio Canton



Secondo un progetto sarà così in futuro la stazione di Udine?

## ICE in Olanda

Dal 5 novembre 2000 le Ferrovie Tedesche DB, in collaborazione con quelle olandesi NS, hanno introdotto un nuovo collegamento diretto tra Germania e Paesi Bassi svolto con gli ICE della nuova generazione, completamente diversi dai normali ICE nel frontale molto affusolato e caratterizzati da essere bicorrenti.

Il nuovo collegamento è improntato su 7 coppie di treni giornalieri che ogni due ore uniscono Colonia con Amsterdam, via Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Arnheim e Utrecht, città quest'ultima dove si possono trovare le coincidenze per Rotterdam e Den Haag (L'Aja),

Il viaggio sui due estremi si svolge in 2 ore e mezza ed il biglietto di A/R viene offerto al prezzo promozionale di 98,- DM per la seconda classe e 146,- DM per la prima classe, da qualsiasi città tedesca che si trova sul percorso dell'ICE verso l'Olanda.

Alessandro Fanutti



L'ICE (foto DB AG)

## Rent a Lok

Le Ferrovie Tedesche DB e le Ferrovie Austriache ÖBB hanno fondato a Vienna il 2 febbraio la società "Euro Traction", specializzata nel noleggio di locomotive.

La Euro Traction dispone già di un parco trazione di 50 locomotive di grande potenza e nel prossimo quinquennio la società ha intenzione di portare il suo "Lok-pool" a ben 1.500 pezzi. L'attività di questa impresa sarà quello di mettere a disposizione i mezzi per la trazione verso particolari industrie, quali quella siderurgica e quella automobilistica, le quali hanno flussi costanti di traffico ferroviario, generalmente svolti con treni-blocco da punto a punto.

Qualora se ne ravvisasse la necessità, la Euro Traction potrebbe anche dotarsi di carri ferroviari costruiti ad hoc in base alle esigenze della clientela.

## Positivo il 2000 per le SNCF

Può essere definito storico per le SNCF l'anno 2000, che si è chiuso in modo positivo su tutti i fronti: il traffico passeggeri è aumentato del 5% sulla rete principale e del 7,4% sulla rete ad alta velocità e su quella regionale, mentre quello merci è incrementato del 6%.

Anche per il 2001 il trend di crescita previsto per le ferrovie francesi è positivo.

In particolare, nel settore merci è previsto una crescita che ha come obiettivo nel 2010 il raggiungimento di 100 miliardi di tonnellate/chilometro trasportate, con l'immissione in servizio di 600 nuove locomotive, l'utilizzo di locomotori diesel da manovra a noleggio ed un rinnovamento della flotta vagoni che contempla 4.000 nuovi carri o trasformati.

Inoltre, l'esperimento riguardante l'utilizzo di convogli per i container fino a 900 metri di lunghezza tra Marsiglia e Lione, sarà esteso anche al trasporto di automobili ed entro l'estate 2001 l'80% del parco locomotive sarà equipaggiato con GPS.

Alessandro Fanutti



Certo è che l'iniziativa austro-tedesca non corrisponde molto bene al concetto di liberalizzazione del trasporto ferroviario voluto dalla Comunità europea, a cominciare dalla nota direttiva n. 91/441/CE: infatti, il principio di Bruxelles è quello di aumentare l'offerta di servizi attraverso la creazione di nuove società ferroviarie che possano rompere il monopolio degli Enti, per così dire, di Stato e migliorare la qualità attraverso una sana competizione.

Secondo le regole comunitarie, però, le società ferroviarie private per esercitare il servizio, devono possedere tutti gli elementi necessari per far funzionare un treno, dal personale alle macchine di trazione, dai carri alle officine (oltre ai requisiti finan-

## Hector in Austria

Dopo la Taurus, in Austria è arrivata anche la Hector: è stata infatti consegnata alle ÖBB la prima di 60 locomotive diesel da manovra del nuovo gruppo 2070.

La consegna della prima macchina è avvenuta a Kiel, in Germania, il 19 dicembre 2000 da parte della Vossloh Schienenfahrzeugtechnik, una consociata della Siemens AG e le consegne si susseguiranno nei prossimi mesi al ritmo di tre pezzi al mese, con possibilità da parte delle Ferrovie Austriache di esercitare un'opzione per altre 90 macchine.

Ordinate il 26 novembre 1998 al prezzo di 13,3 milioni di öS, le nuove Hector sono locomotive da manovra diesel-idrauliche, dotate di gancio automatico e della possibilità di essere radiocomandate da terra, hanno una massa di 72 t, 738 kW di potenza che permettono loro di raggiungere una velocità di 100 km/h: la cabina è dotata di impianto di climatizzazione.

Le Hector andranno a sostituire anziane macchine già in servizio ed opereranno nei primi tempi a Sankt Pölten e negli scali di Vienna.

Alessandro Fanutti

ziari): restano esclusi solo i binari, sui quali comunque si potrà circolare alla stessa maniera di quanto avviene oggi su di una normale autostrada, ovvero pagando il pedaggio e ricevendo, secondo il termine tecnico, le cosiddette tracce di traffico.

Ora, l'iniziativa di Euro Traction permetterebbe di esercitare il servizio ferroviario anche ad imprese private che non possiedono il materiale trazione, ma che lo prendono a noleggio.

Vedremo nei prossimi mesi cosa avrà da osservare Bruxelles in merito a questa variante: nel frattempo possiamo dire che come in campo automobilistico esiste il "Rent a car", in quello ferroviario è ora nato il "Rent a lok".

Alessandro Fanutti

## Notizie Flash

Alla fine di dicembre erano presenti a Tarvisio 4 locomotive polacche, le corrispondenti delle nostre E 412, e rispettivamente le EU 11.001 e 003, in livrea E 412, però con frontale rosso e giallo avorio al posto del bianco sulla fiancata, senza scritte e con al centro del tetto una griglia per presa d'aria rialzata, e le EU 43.004 e 005, in livrea E 412 con frontale rosso, marcature PKP e senza pantografi. Queste macchine sono rientrate in Italia per problemi finanziari delle ferrovie polacche.

D. Carlutti/R. Vassilich

Giornata con presenze speciali il 27 dicembre: sulla Pontebbana alla testa di un merci per Tarvisio c'era la E 645.025 ridipinta nei colori originali con stemma con baffi, mentre in deposito a Udine c'era la E 645.082 riverniciata nei colori originali, ma con le modanature di alluminio dipinte. Infine è transitato uno straordinario di pellegrini diretti a Roma composto da 12 cuccette azzurre PKP al traino di una E 656.

D. Carlutti/R. Vassilich

La E 645.082 del deposito di Milano Smistamento è transitata nuovamente in Friuli, precisamente nella stazione di Gorizia, nella serata del 24 gennaio al traino di un treno merci.

Alessandro Fanutti

La locomotiva E 645.021 riverniciata nei vecchi colori delle prime E 646 (verde magnolia/grigio perla) ha fatto una fugace apparizione a Udine nel mese di gennaio. Carlo Pravisano

Dall'inizio dell'anno è presente allo scalo SERFER di Udine un locomotore diesel Deuz a 2 assi di colore verde che prestava servizio nel porto di Trieste. Inoltre c'è stato un avvicendamento tra la 3 assi tedesca precedentemente segnalata e la 3 assi belga.

Denis Carlutti

Nella stazione di Spilimbergo, da tempo dismessa, è stato demolito il magazzino merci ed il serbatoio per l'acqua. I binari erano già da tempo stati ricoperti dall'asfalto per far posto ad un piazzale per la "concorrenza", gli autobus.

Roberto Vassilich

L'11 gennaio il treno 63320 (da Castelfranco per Cervignano Sm.to) a-

veva in composizione due rotabili particolari. Uno era l'ALn 668.12 FSF, fresca di verniciatura, ma senza cassoni (batterie ed altre apparecchiature) e fanali. L'altro era un pianale Type 321.230 che trasportava due assi, uno dei quali con ruote a raggi (forse recuperato da qualche carro di ep. III!?!?).

Roberto Vassilich

Il 17 gennaio a Milano C.le era presente un treno composto da 8 carrozze MDVE con livrea gialla e la scritta [www.intesastrade](http://www.intesastrade).

R. Vassilich

La stazione di Cormons è diventata impresenziata. I segnali portano ora le lettere D (protezione) ed A (partenza).

Roberto Vassilich

Il 28 gennaio la trasmissione "Alle falde del Kilimangiaro" ha trasmesso un servizio sul Treno Verde delle Ferrovie della Sardegna in cui si vede la FCS 402 che traina un carro aperto a 2 assi, un bagagliaio a 2 assi verde ed una carrozza Bauchiero, della quale sono mostrati gli interni. Le immagini, molto suggestive, hanno anche mostrato una curiosa auto su rotaie.

Carmela Forte

Nel primo pomeriggio del 24 gennaio è transitato per la stazione di Udine, proveniente dalla linea Pontebbana, un ETR 500, treno n. 31, trainato da una E 656 con intercalato un carro motogeneratore. L'elettrotreno appariva molto sporco esteriormente a causa dei fattori atmosferici.

Alessandro Fanutti

In regione circola una E 424 nei nuovi colori: è stata assegnata al DL di Trieste. Inoltre le E 464 arrivano regolarmente a Udine.

D. Carlutti/C. Canton

Alla fine di gennaio il Teatro Club, in collaborazione con la FUC ed il DLF ha organizzato una rappresentazione teatrale viaggiante. Infatti per tre sere su un'automotrice della FUC in viaggio da Udine a Cividale è stato messo in scena il racconto di una giornalista in fuga da Sarajevo durante la guerra in Bosnia.

C. Canton

Il 6 febbraio 2001 erano in sosta alla stazione di Padova l'E 464.048 (del deposito di Verona, ma inizialmente destinata ad essere assegnata al deposito di Palermo), alla testa di un treno di carrozze a piano ribassato tutte nella nuova livrea, ed un TAF in servizio tra Venezia e Vicenza:

quest'ultimo, in particolare, anch'esso assegnato al deposito scaligero, sulle fiancate accanto al logo FS riportava lo stemma della Regione Veneto, Amministrazione che ha contribuito alla spesa per l'acquisto di questi convogli che come tali faranno servizio esclusivamente sulle linee di questa regione.

A. Fanutti

Il 4 febbraio il giornaleradio di Rai Regione ha riferito che il nuovo gestore dei trasporti pubblici della provincia di Trieste ha dichiarato che il "Tram de Opcina" sarà mantenuto in servizio e che, anzi, è previsto il ripristino della linea fino alla stazione di Opicina ed allo studio la fattibilità dell'ulteriore prolungamento fino a Sežana, prima cittadina Slovena oltre il confine.

Denis Carlutti

Il 10 febbraio è giunto a Udine alle 13.55 il treno allestito per la campagna elettorale 2001 dell'Ulivo. Proveniva da Gorizia e Trieste, dove il candidato dello schieramento della sinistra Rutelli, insieme al candidato vice presidente del consiglio Fassino ha iniziato un tour propagandistico. Il convoglio trainato dalla E 402.033 del DL di Mestre era composto da 7 carrozze, tutte pellicolate con la pubblicità della campagna elettorale, i loghi del movimento ed il faccione del candidato. Il treno era formato con le carrozze del treno esposizione (2 MDVE e 3 Z) a cui si aggiungevano una ristorante snack/bar ed una stampa/conferenze. Ad attendere il treno c'erano non solo numerosi sostenitori del candidato dell'Ulivo ma anche alcuni contestatori. Il treno ha sostato sul binario 1, provocando lo spostamento dei viaggiatori del Romulus per Vienna sul binario 3 e quello per Roma sul binario 4. I due Intercity sono ripartiti da Udine con pochi minuti di ritardo. Notevole lo spiegamento di forze dell'ordine che sorvegliavano anche l'estremità delle pensiline. Dei piccoli motogeneratori erano stati posti in due carrozze probabilmente per alimentare i fax ed i computer presenti sul treno. Una carrozza ospitava anche una mostra di pittura. Dopo un breve comizio tenutosi sul piazzale della stazione, dove si è parlato genericamente di trasporto pubblico, l'ex sindaco di Roma è ripartito alla volta di Treviso e Mestre.

D. Carlutti/M. Miconi

Dal 14 al 17 febbraio ha sostato alla stazione di Udine (tronchino lato Venezia) il Treno Verde di Legambiente. Il convoglio era composto da cinque carrozze: quattro del tipo MDVE - rispettivamente tre carrozze-mostre tipo Ves ed una carrozza-conferenze, tutte nella nuova livrea XMPR, con una fascia arancione chiaro di traverso per evidenziare la scritta - ed un bagagliaio tipo Z1 in livrea celeste-grigio. Inoltre il furgone per la rilevazione delle condizioni ambientali (con il logo FS XMPR) era caricato su di un pianale che è partito separatamente dal treno delle carrozze. A. Fanutti/L. Pantani

Per il carnevale di Venezia sono stati istituiti, da parte dell'Austria e dei paesi dell'est, vari treni straordinari. La maggior parte viaggiava nelle ore notturne, ma nel tardo pomeriggio di sabato 17 febbraio, a causa dello sciopero dei ferrovieri che ne ha anticipato il rientro, si è potuto assistere al transito di tre di essi in direzione Vienna. Il primo con materiale completamente ÖBB, trainato dalla E 652 103, era composto da una carrozza con letti, sette carrozze cuccette di 2ª classe, due carrozze ristorante/bar e tre carrozze di 2ª classe. Il secondo treno prevedeva una formazione con veicoli di più amministrazioni. Esso era formato da una carrozza con letti e due con cuccette di 2ª classe CD (Repubblica Ceca), due carrozze letti e cinque cuccette di 2ª classe ŽSR (Repubblica Slovacca) ed inoltre da tre vetture ristorante/bar ÖBB, di cui una tipo CIWL con marcatura Majestic Imperator. La trazione era affidata alla E 652.025. Ma lo straordinario più interessante era certamente l'ultimo transitato. Infatti al traino della E 656.033 c'erano, nell'ordine, una carrozza cuccette ed una letti delle ŽSR, sette carrozze CIWL immatricolate ÖBB ed infine altre quattro cuccette ŽSR. Le carrozze CIWL erano le seguenti: la letti 3913, la Salon Blue, la Salon Rouge (di Brenner & Brenner), la Speise Wagen-Dining Car (ristorante) 32258 WR, un'altra ristorante (Speise Wagen-Dining Car), la Tanz Wagen (sala da ballo) SR 11845 ed infine ancora una ristorante.

D. Carlutti/L. Montagner/C. Canton

In molti paesi del Friuli è prevista la creazione di stazioni per gli autobus nei pressi o addirittura nelle aree del-

le stesse stazioni ferroviarie (in genere ex scali merci) per creare una vera intermodalità tra treno e bus.

Claudio Canton

Sabato 24 febbraio in composizione all'IC 622 "Giorgione" c'era una carrozza Eurofima FS che portava ancora la vecchia livrea d'origine arancio-bianco. Lorenzo Pantani

L'automotrice AD 901 della FUC è rimasta danneggiata in un incidente causato da un'auto che non si è fermata ad un passaggio a livello (ha fatto lo slalom tra le semibarriere). I danni sono abbastanza rilevanti: è rimasto danneggiato un carrello, il suo perno ed il suo supporto sul telaio; qualche danno anche alla carrozzeria. Roberto Chiandussi

E' stato stabilito il tracciato definitivo del tratto che interessa la nostra regione e la Slovenia fino a Lubiana del Corridoio 5 Barcellona-Kiev. E' stata scelta la variante M, detta anche bassa, che partendo da Venezia passa per Portogruaro, Cervignano, Ronchi, Trieste; Divaccia, Postogna e Lubiana, con un collegamento anche via Gorizia, Nova Gorica e Sessana. La linea, che consentirà velocità di 250 km/h, sarà costruita per lotti e dovrebbe essere completata entro il 2015. I lavori cominceranno sulla tratta Ronchi-Lubiana, il cui costo è stimato in 6-7.000 miliardi. Claudio Canton

L'8 marzo è partito da Osoppo alla volta di Salonicco (Grecia), via Slovenia. Croazia e Jugoslavia, un treno merci completo carico di 1.300 t di pannelli prodotti dalla Fantoni di Osoppo. Nelle intenzioni di questa ditta e della Pol-Rail, organizzatrice del trasporto, il servizio dovrebbe diventare periodico. Claudio Canton

L'Eurostar Trieste-Roma dell'8 marzo è stato effettuato con l'ETR 500 n. 48, ovvero del tipo politensione e praticamente nuovo di zecca, visto che è stato da pochissimo "immatricolato" nel parco FS. Alessandro Fanutti

Il 22 marzo lungo la linea Venezia-Trieste è transitata una 940 accesa. La locomotiva è stata usata per riprese cinematografiche a Trieste assieme alle E 626 015, 059 e 238. La E 626.015 del DL di Mestre, che il 21 marzo aveva effettuato un treno merci sulla Pontebbana, è stata assegnata al DL di Reggio Calabria, dove ver-

rà presto trasferita, mentre sulla 059 del Museo di Trieste sono stati montati i motori che mancavano ed il compressore con il biellino.

A. Rigon/R. Vassilich

Il sindaco di Venezia ha annunciato l'avvio di uno studio di fattibilità per istituire un trasporto dei camion sui treni da Padova a Cervignano, in modo da togliere traffico sull'intasata tangenziale di Mestre. C. Canton

La Provincia di Udine, dati alla mano, si è accorta che le merci viaggiano poco sui treni. Perciò ha approntato un progetto di sviluppo del trasporto delle merci su ferrovia, senza però tralasciare quello passeggeri. In questo ambito ha definito di potenziare la Udine-Cividale ed i 5 scali a servizio delle aree industriali di Udine, Tolmezzo, Osoppo, Aussa Corno e Cividale-Triangolo della sedia. Intanto anche l'amministratore delegato delle FS ha dichiarato che bisogna istituire l'autostrada viaggiante sulla Pontebbana.

In tema di trasporto merci c'è anche da segnalare il raggiungimento di un accordo tra la NewCo, le Ferrovie Venete e le FS per l'effettuazione di treni merci tra le zone industriali e portuali della regione con personale della FUC. Claudio Canton

In Slovenia nel mese di ottobre 2000 sono entrate in servizio le elettromotrici binate della serie 312. Entro il 2002 saranno seguite da altre a 3 elementi. Simili alle automotrici "Talento" DB e chiamate "Desiro", sono destinate a sostituire le oramai anziane "Gomulka", che normalmente arrivano anche a Trieste. Sono costruite dalla Siemens-T.V.T. Maribor ed in totale saranno 10 a 2 elementi e 20 a 3 elementi. Denis Carlutti

Durante una trasmissione della TV Slovena, dedica allo sviluppo del turismo in quella nazione, si è potuto vedere degli spezzoni di filmati degli anni '40 e '50 riguardanti le linee Transalpina e Jesenice-Ratece e la costruzione della linea delle grotte di Postumia. Denis Carlutti

Considerato che sarà sostituito l'armamento della ferrovia Carnia-Tolmezzo, ora usata come raccordo merci, è stato costituito un comitato per il ripristino della stessa come ferrovia turistica. Maggiori informazioni sui prossimi numeri.

# Le novità modellistiche del 2001

Rispettando quella che oramai è una consuetudine per **il tender**, eccoci a redigere quest'articolo per esporvi una panoramica sulle novità modellistiche per l'anno in corso.

Diciamo subito che il programma si presenta nutrito come sempre; quest'anno in particolare verrà curato il parco del materiale rimorchiato, in particolare avremo delle vere novità e non varianti e ricoloriture per quel che riguarda le carrozze passeggeri ed i bagagliai; inoltre le novità non saranno appannaggio esclusivo del gruppo LIMA/RIVAROSSO, ma anche ROCO, per il tramite dell'importatore Gieffeci, immetterà parecchie cose nuove sul mercato, sempre parlando di rotabili delle FS e di altre amministrazioni italiane, ben s'intende.

Iniziamo la panoramica dai modelli che usciranno con marchio Lima e Rivarossi. Oramai tutte le produzioni di questo gruppo escono dallo stabilimento di Isola Vicentina che negli ultimi anni ci ha abituato a livelli di riproduzioni abbastanza elevati, anche se talvolta scelte inopportune sul materiale da riprodurre o sviste banali compromettevano il risultato globale del modello, anche se tutto sommato rendevano comunque accettabile il rapporto qualità/prezzo dei modelli offerti. A proposito vorrei rammentare a tutti che bisogna sempre ricordare questo rapporto qualità/prezzo quando si valuta complessivamente un modello, perché troppe volte si critica una riproduzione per la mancanza di questo o quel particolare, o per la sua applicazione per tampografia anziché in rilievo, ecc., senza tener conto del prezzo al quale il modello viene venduto, aspetto quest'ultimo che invece è fondamentale a decretarne il successo o il fallimento commerciale. Si vedano ad esempio i casi della E 652 Rivarossi (flop a causa dell'elevato prezzo a fronte delle poche modifiche richieste rispetto alle E 632-633, e nonostante le buona qualità e fedeltà della riproduzione) e delle D 341 Lima (successo, in virtù dell'ottimo prezzo d'acquisto nonostante alcune imprecisioni modellistiche, come i mancanti sui frontali e le dimen-

sioni della cassa che non sono proprio il canonico 1/87, derivando dalle vecchie casse dei modelli prodotti da Rivarossi anni addietro).

La novità più importante dell'anno sono sicuramente i bagagliai FS tipo X, che avremo in 5 livree diverse tra Lima (2) e Rivarossi (3). Con il marchio Lima avremo il bagagliaio in livrea MDVE art. 309351 ed in livrea Gran Comfort art. 309375; gli stessi bagagliai saranno disponibili anche in confezioni rispettivamente con tre carrozze MDVE art. 149969 e con due carrozze Z1 in livrea Gran Comfort art. 149607. Con il marchio Rivarossi avremo i bagagliai in livrea grigio ardesia art. 3672, rosso fe-



*Bagagliaio tipo UIC-X per treni navetta*

gato art. 3673 ed in livrea XMPR art. 3674; la versione in livrea rosso fegato sarà disponibile anche in confezione con due carrozze tipo X nella stessa livrea art. 3675. Oltre a queste vere novità avremo una serie di rifacimenti e di ricoloriture di vari modelli. Il rifacimento più interessante riguarda i modelli delle D 445 FS di Lima, che verranno proposte ora con motori a cinque poli, trasmissione a doppia trazione cardanica, telaio in metallo e prezzo in linea con quello delle D 341 dello scorso anno, il che le rende altamente interessanti. Sono previste due versioni, riproducenti le macchine di seconda serie, una in livrea MDVC, D 445.1089 art. 208684, e una in livrea XMPR, D 445.1110 art. 208685. Usciranno a breve due nuovi lotti di D 341, una di seconda serie Breda, D 341.2024, livrea verde e isabella art. 208686 ed una di prima serie Fiat, D 341.1014, livrea castano/isabella art. 208687. Altre novità previste da Li-

ma sono: l'ETR 460 P, art. 149602, set di 4 elementi BAC1+BB1+BB2+BAC2, set di 2 elementi - rimorchiate RH1+RA2 - art. 149604 e set di 3 elementi - rimorchiate RB+BB2+BA2 - art. 149603; la locomotiva E 444.068 in livrea XMPR art. 208686; la locomotiva E 633.110 in livrea grigio-blu e pantografo tipo 52, art. 208695; la locomotiva E 633.031, livrea XMPR e pantografo Faiveley. Uscirà anche un bagagliaio a due assi della SAT-TI di Torino, art.309377. Infine sono previsti tre carri cisterna FS a due assi: art. 302724 cisterna tipo Zes della OTS, art. 302725 cisterna Zs della GRP e art. 302726 cisterna gialla tipo Zs.

Con il marchio Rivarossi usciranno i seguenti articoli: 1435, E 646.128 in livrea XMPR, art. 1436, E 645.035 in livrea tutto isabella con fregio XMPR, art. 3668 carrozza letti tipo MU nella nuova livrea TRENO NOTTE, art. 3669 carrozza UIC-X serie 1982, rosso fegato di 1ª classe con tetto cannellato e logo XMPR; art. 3670 carrozza UIC-X serie 1982, rosso fegato di 2ª classe e tetto cannellato con logo XMPR, art. 3671 carrozza UIC-X serie 1982, rosso fegato di 2ª classe e tetto cannellato con logo FS anni '80.

Per gli ennisti sono previsti alcuni carri merci da Arnold, in particolare un set con due carri Ghkks (art. 0408), un carro Rmms con stanti (art. 4822), un carro Rmms con tubi (art. 4823) ed un carro chiuso (art. 4685). Insomma un po' di materiale rimorchiato per la loco Fleischmann che arriverà a fine anno (vedi più sotto). Da ROCO, per il tramite dell'importatore Gieffeci avremo parecchie rielaborazioni di modelli già a catalogo ma anche una novità molto interessante che è complementare a quanto già descritto tra le novità Lima-Rivarossi; si tratta delle carrozze Gran Comfort, in livrea bandiera e TEE nella versione di 1ª classe a scompartimenti e tetto liscio, della quale tre varianti sono in colore grigio-avorio, una con logo FS anni '70, una con logo anni '80 ed una con logo XMPR, e due varianti sono in colore rosso-avorio (TEE), una con logo FS anni



'70 ed una con logo anni '80. Inoltre sono annunciate ancora 2 E 412, la 008 (art.43824) e la 013 (art.43835) con la scritta "PARTNERS GOOD FOR YOU", in serie limitata di 350 pezzi ciascuna. Ancora una produzione di 880, la 011 con carboniera rialzata e ruote anteriori a raggi (art. 43277) e la 108 con carboniera bassa e ruota anteriore a vela piena (art. 43765) (la locomotiva reale è attualmente monumentata presso il DL di Udine - N.d.R.). Infine ci sarà una nuova serie di E 626, per la precisione la 626.059 (art.43764) in livrea grigio pietra/castano del Museo Ferroviario di Trieste, la 626.076 (art. 43763) in livrea nera epoca II con fasci littori, e le 626.053 e 029 (art. 43765 e 43765.1), in epoca III livrea castano/isabella, tutti con motocompressore e biellino.

Anche un'altra casa molto famosa proporrà alcuni modelli delle FS: si tratta della Märklin che produrrà il suo già noto E 424 in livrea XMPR (art. 34240), oltre ad un set serie di tre carrozze riproducenti il tipo Z2, sempre in livrea XMPR (art. 41893), ma in scala 1/100, una terna di carri cisterna a due assi in livrea azzurra con insegne della VTG (art. 48543) ed infine un carro frigo con l'insegna della INTERFRIGO ed il disegno delle banane (art. 47331).

Tramite l'importatore Doc Model avremo le seguenti novità: LILIPUT, carro cisterna 2 assi con insegne della SOLVAY e carro trasporto eccezionali della Badoni, SCHACSENMODELLE, carro cisterna 2 assi con garitta trasporto olii e glicerine, art. 16215, e proseguirà la serie dei pianali con mezzi militari; PIKO, un carro cisterna a carrelli con insegne della Esso nella versione più moderna.

L'importatore Corel in collaborazione con BRAWA ha fatto riprodurre il bel carro Interfrigo in livrea argento di epoca IV, che quando leggerete questo articolo sarà già disponibile, ed un cofanetto di tre carri frigo in tre versioni differenti in epoca III disponibile tra pochissimo in tiratura limitata. Segnaliamo infine una nuova edizione di un modello FLEISCHMANN di una vaporiera che al vero prestò servizio sulla rete FS in quanto arrivò

nel nostro paese come preda bellica e in conto danni di guerra: si tratta della loco P8 prussiana che venne immatricolata come Gr 675 FS; è disponibile in scala HO (art. 4167) ed in scala N (art.7167).

Per finire vediamo cosa proporranno LASER ed OSKAR, i due marchi specializzati nei carri merci: la casa pugliese ha in uscita nuove numerazioni del carro Fals su base Fleischmann, la carrozza bagagliaio per il treno azzurro, ed il bagagliaio/postale a 2 assi della serie DUI 97000 (del tipo di quello assegnato alla SAT, attualmente sede del GAMS) nelle livree grigio e castano-isabella; di questa casa sono già disponibili (novità 2001) il carro Gabs con terrazzino art. 1073/01, il carro FFI con mantici e porte frontali ed una nuova serie di carri Dm 99000, bagagliai per treni merci in livrea grigia con logo di epoca IV. La OsKAR ha in preparazione il carro Gabs a carrelli che sarà pronto per il prossimo Hobby Model Expo di Novegro; a breve avremo una nuova numerazione del bel carro Rgmms (art. 4006) ed una sua versione in livrea grigia per treni cantiere.

Queste le novità previste nel corso dell'anno per i modelli FS. Facciamo ora una breve carrellata di alcune novità di modelli di altre amministrazioni che a mio giudizio sono comunque interessanti. LIMA: IC S 310, Pendolino sloveno (art. 149608), nuova produzione del TEE Rae delle SBB, loco SNCF in livrea FRET, loco SNCB 1803. RIVAROSSI: loco a vapore USA Allegheny, Ae 3/6 livrea marrone, art. 1618, carrozze INOX in versione TEE delle SNCF, altri carri tramoggia, art. 2171 e 2172 Transceales Sigma e Transfesa delle SNCF, ed art. 2173 livrea verde Polybulk delle SNCB, carrozza letti T2 SNCB

della Railtour. JOUEF: la bellissima BB 36000 Astryde nella versione a tre pantografi in livrea rosso-argento e nella livrea verde della FRET; dovrebbe arrivare a giorni, dopo un ritardo nelle consegne che si protrae oramai da un paio di mesi. ROCO: locomotore ÖBB 1044 in livrea blu con logo Euro, loco ÖBB Taurus a tre pantografi, nuova produzione di coccodrilli SBB in livrea marrone e verde. BRAWA: loco a vapore carenata gruppo 06. LILIPUT: loco a vapore carenata gruppo 05 in livrea rossa del Reich, e poi in livrea nera. Ci sono poi altre novità interessanti nel campo dei carri merci e delle carrozze, ma non mi dilungo oltre per non tediarvi troppo. Se volete saperne di più sono disponibili in carrozza i cataloghi novità delle principali case.

Angelo Rigon

## Mercatino

CERCO materiale rotabile (motore e rimorchiato) in scala H0e.

Denis Carlutti, tel. 0432542948 (dopo le 19.00).

VENDO carrozze CIWL e materiale rimorchiato di varie marche.

Bruno Cappelletti, tel. 0432677649.

VENDO tartaruga E 444R Lima con aggiuntivi montati; ALn 772 GT con aggiuntivi da montare; postale X grigio ardesia Safer; DI 86099 FS Laser, grigio ardesia con aggiuntivi da montare: convoglio militare Lima; carro F Sagi rosso ossido; carro F Safer cassa in resina e tetto fotoinciso; carro "L" Kleinmodellbahn a foderine di legno, rosso vagone; locomotiva Co Co SNCF Lima serie giocattolo con 2 carrozze, rosso e alluminio; trasformatore Lima nero per 2 treni con uscita corrente alternata; kit colonna idraulica in metallo GC Modelli in scala N; inoltre moltissime riviste del settore; nonché molti volumi della collana di fantascienza "Urania".

CERCO Köf Brawa giallo di Trieste; Köf Brawa chiuso verde; D 341 Lima di recente produzione; ALn 668 Rivarossi n° 1511, anche folle; carri tramoggia Sagi a 2 assi; D 236 Weimert o altri, anche in kit, escluso Lima; Corbellini Vivere il treno Lima; il tutto a prezzi onesti!

Alberto Isoardi, tel. 017543483.



Carrozza Gran Corfort

## Binario Internet

Rubrica semiseria di notizie e commenti sui siti Internet di maggiore interesse per gli amanti della strada ferrata

Gironzolando per i siti web, ho trovato quello ufficiale delle Ferrovie dello Stato: [www.fs-on-line.it](http://www.fs-on-line.it). Oltre ai vari argomenti, tra i quali l'orario ufficiale in versione on line, per gli appassionati, sono proposti due quiz, rispettivamente di 13 e di 14 domande, tutte impregnate sullo stretto rapporto sempre esistito tra cinema e treni. Se volete provare a cimentarvi, l'indirizzo è [www.fs-on-line.it/appassionati](http://www.fs-on-line.it/appassionati), considerando però che è necessario essere buoni conoscitori dei film.

Michele Orlandi

Fino ad ora siamo stati abituati a trovare siti Internet dedicati esclusivamente alle singole reti o amministrazioni ferroviarie: una novità è pertanto rappresentata dal sito dedicato al Thalys ([www.thalys.com](http://www.thalys.com)), ovvero il TGV policorrente color amaranto gestito in collaborazione tra le SNCF, le SNCB, le DB e le NS, in una parola il primo esempio di integrazione ferroviaria all'interno dell'Unione europea.

Questo treno ad alta velocità, nato per collegare Parigi con Bruxelles, Amsterdam e Colonia, è già stato allungato fino a Düsseldorf, Ostenda, Ginevra e Bourg Saint Maurice (sulle Alpi francesi a ridosso del Piccolo San Bernardo).

Il sito è molto ben congegnato: è possibile scorrere in quattro lingue la storia di questo convoglio, introdotto dal 2 giugno 1996 tra la capitale francese, quella belga e quella olandese ed esteso in Germania dal 14 dicembre 1997, allorché fu anche inaugurata la nuova linea ad alta velocità da Parigi a Bruxelles.

Ci sono poi tutti gli orari di percorrenza: basti pensare che tra Parigi e Bruxelles ci sono ben 22 corse giornaliere, con un tempo di viaggio di un'ora e 25 minuti, mentre sono 4 le ore di tempo per arrivare a Colonia dalla capitale francese.

Un pulsante ci porta, anche visivamente, a tutti i servizi a bordo del treno; dal bar alle cabine telefoniche, con tanto di foto.

Naturalmente, la prenotazione dei posti può essere fatta on-line.

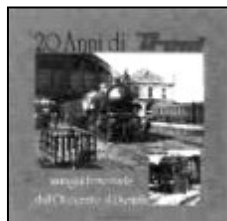
C'è poi un pulsante che ci porta alle news, un vero e proprio notiziario sul Thalys: possiamo allora leggere che con l'orario invernale 2000/01, per i viaggiatori in prima classe, sono a disposizione quotidiani anche in lin-

gua tedesca e olandese, o che per la forte affluenza di viaggiatori che non fumano, dal 3 dicembre 2000 sono ridotti di numero di posti per i fumatori; inoltre per chi parte dalla stazione di Bruxelles Sud è disponibile un apposito parcheggio per le autovetture dei viaggiatori in Thalys, mentre chi arriva a Parigi Nord, potrà trovare un taxi ad attenderlo fuori dalla stazione, previa prenotazione da eseguirsi tramite il personale di bordo al vagone ristorante (mentre il treno è in viaggio, ovviamente!).

Infine, per gli appassionati c'è una apposita area di download per lo screensaver del Thalys.

Alessandro Fanutti

## Recensioni



### Venti anni di I Treni Immagini ferroviarie dall'ottocento al duemila.

A cura dell'editrice ETR è uscito in commercio un pregevole volume per celebrare i venti anni di attività della rivista I Treni. Il volume, che ha l'insolito formato di 33x30,5 cm, si sviluppa su 128 pagine con 120 fotografie in bianco e nero, tutte di grande formato.

Impossibile descrivere tutte le foto, il libro è la raccolta delle fotografie che di solito compongono la 4ª di copertina della rivista. Le corpose didascalie sono l'unica parte di testo presente nel libro.

C'è tanto vapore e trifase, non manca il diesel e l'elettrico; si va dalle 691 ai blasonati ETR 300, non dimen-

ticando nemmeno le scatolette della I.E.. La datazione delle foto copre un periodo assai ampio, e spazia dal secolo scorso agli anni ottanta.

Vi segnalo alcune curiosità.

La foto della 672, oppure la 743.199 con ancora la numerazione originale di 740.199. La nostra regione è rappresentata dalle 683 a Cervignano, non mancano nemmeno foto in Slovenia e Croazia durante il periodo dell'amministrazione Italiana.

A pagina 4, due utilissimi indici assistono il lettore nelle ricerche; uno riporta l'identificativo del rotabile, il numero della rivista dove è stata pubblicata la fotografia e la pagina del libro su cui è stata pubblicata, un altro in funzione della località in cui è stata scattata la fotografia.

La città più rappresentata è Milano, i rotabili più presenti le 685 e derivate, le 691 e le trifasi E551.

Un buon libro, che celebra degnamente quella che, è la principale rivista per appassionati di ferrovie in Italia. Unico neo, se vogliamo, è la ripetizione delle foto di copertina all'interno, forse non era meglio diversificare?

Il prezzo al pubblico è di £ 54.000.

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° 20 - Anno 6 (N° 1 / 2001)

Allegato al Supplemento N° 1 al N° 1 - Febbraio 2001 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