ALLA RICERCA DEI BINARI DELLA VECCHIA TRANVIA

IN SEARCH OF THE OLD TRAMWAY'S TRACK

ECOMUSEO IL CAVALIR

Un Ecomuseo non è uno spazio chiuso, ma *"un qualcosa che rappresenta ciò che un territorio è, e ciò che sono i suoi abitanti, la loro cultura, il loro ambiente, ciò che hanno ereditato dal passato, quello che amano ora e desiderano lasciare ai loro figli e mostrare agli ospiti"* (Hugues de Varine).

L'ecomuseo è il museo del tempo, perché le conoscenze del passato giungono nel presente e si aprono al futuro.

Inserito nel contesto collinare morenico, l'Ecomuseo della Gente di Collina "Il Cavalir", con sede a Fagagna, tramanda le testimonianze di questa cultura locale, delle abitudini quotidiane e di lavoro della popolazione qui stanziata, coinvolgendola nella conoscenza e valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale tramandato dalle passate generazioni.

Luogo fondamentale per le attività di ricerca è il Museo della vita contadina "Cjase Cocèl", mentre il cinquecentesco Palazzo della Comunità di Fagagna è la sede dei laboratori rivolti alla collettività .

L'Ecomuseo è stato costituito nel 2015 e due anni dopo la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia lo ha riconosciuto come "ecomuseo di interesse regionale".

Il logo con il "cavalir" (baco da seta, in lingua friulana) accompagnato dalle tre foglie di gelso a rappresentare le tre cerchie delle colline moreniche, vuole essere un omaggio ai sacrifici ed all'impegno di tutta la gente che nel XIX secolo cercava di migliorare le sue misere condizioni di vita grazie alla bachicoltura.

An eco-museum is not a closed place, but "It is something that represents the territory, who its inhabitants are, their culture, their environment, their heritage from the past, and what they love and wish to leave behind to their children as well as to show their guests" (Hugues de Varine).

An Eco museum is a museum of time, because the heritage from the past lives in the present and projects itself into the future.

Settled in its moraine hill landscape, the Hills People Eco Museum 'Il Cavalir', situated in Fagagna, is a testimony of the culture, of everyday life and works of the settled population, displayed across the acknowledgment and enhancement of the material and immaterial heritage from past generations.

The museum of rural life "Cjase Cocèl" is a fundamental site for research activities, whilst the 16th century Fagagna Community Palace is where the courses for the community take place.

The eco museum was established in 2015 and two years later the region Friuli Venezia Giulia recognized it as an "Eco museum of regional interest".

The logo represents the "cavalir" – silkworm in the Friulian language – with three mulberry tree leaves which symbolise the three moraine hill layers. It is a tribute to the dedication and commitment of the whole population, who worked in the 19th century in sericulture to try to improve the poor life conditions.

IL PROGETTO TEMATICO DELLA TRANVIA

Il progetto dell'Ecomuseo "Alla ricerca dei binari della Vecchia Tranvia" nasce dal desiderio di raccontare un tassello della memoria collettiva delle comunità collinari che tra il 1889 ed il 1955 furono attraversate, e soprattutto unite, dalla Tranvia Udine – S. Daniele del Friuli.

Grazie al supporto della Comunità Collinare del Friuli ed al sostegno dei Comuni di Udine, Tavagnacco, Martignacco, Fagagna, Rive d' Arcano e San Daniele del Friuli, è stato possibile -con la collaborazione di ForEst Studio Naturalistico- ideare e redigere una mappa dove viene presentato sia il tracciato storico dei binari, sia il nuovo itinerario tematico che permette di scoprire le bellezze del territorio collinare,percorribile a piedi o in bicicletta.

Il progetto della costruzione della tranvia fu promosso, nei decenni seguenti l'unità nazionale, dall'ingegnere Karl Neufeldt, all'epoca proprietario di aziende ferroviarie e maggior azionista delle Ferriere di Udine, che lo sviluppò assieme all'Ing. Giovanni Stampetta.

In origine, lungo viale Volontari della Libertà a Udine (in precedenza intitolata al Principe Umberto), transitavano, uno accanto all'altro su tre diversi binari, i tram della linea Stazione-Ospedale, quello diretto a Tarcento, conosciuto come tram bianco, e quello per S. Daniele.

Si trattava di una "ferrovia economica" che, partendo dalla stazione di Udine, proseguiva verso Torreano, Martignacco, Fagagna, Rive D'Arcano e S. Daniele del Friuli.

Lungo questo tragitto erano presenti le fermate di Chiavris, Rizzi - Colugna, Cormor (Cotonificio), Plaino, Ceresetto - S. Margherita, Villalta, Ciconicco, Madrisio, Coseano - S. Vito di Fagagna, Rivotta, Raucicco - Canale Ledra, Giavons ed infine il capolinea.

Nel 1889, anno dell'inaugurazione, per compiere l'intero percorso da Udine Ferrovia a S.Daniele si impiegavano circa due ore.

Il tracciato aveva caratteristiche sia tramviarie (essendo parallelo e a volte promiscuo con le normali strade che attraversavano i paesi), sia ferroviarie con molti tratti in sede propria.

Nel 1906 Neufeldt rinunciò alla gestione della linea e via via gli successero la

COSA RAPPRESENTÒ PER LA POPOLAZIONE DEL TEMPO QUESTO MEZZO DI LOCOMOZIONE?

L'importanza della linea traspare dalle pagine del periodico udinese "Patria del Friuli" del 27 luglio 1888, nell'intervento del senatore Gabriele Luigi Pecile, Presidente del Comitato per la costruzione della tranvia:

"A differenza dell'attuale strada provinciale che da Udine a Martignacco e da Fagagna a San Daniele passa solitaria in centro abitato, il Tram percorrerà una linea dove i villaggi si succedono toccandosi per così dire l'un l'altro".

Le diciannove fra stazioni e fermate permettevano non solo lo spostamento delle persone ma anche il commercio di beni e prodotti, evitando così di sottrarre animali utili ai lavori agricoli.

Inoltre, si poteva viaggiare con qualunque condizione atmosferica e senza perdere intere giornate, grazie alle quattro corse giornaliere. La linea tranviaria fu un'assoluta novità per lo sviluppo delle terre collinari friulane di fine Ottocento, essendo già all'epoca attive la Udine-Codroipo, la Udine-Cormons e la Udine-Gemona.

Quasi settant'anni di attività fecero sì che il mezzo ferro-tranviario a vapore acquistasse l'affettuoso soprannome di "vacje" o "vacjute" a causa della sua lentezza, e non si sono ancora spenti i ricordi del piccolo convoglio sommerso dalla neve o spinto dai viaggiatori sulla salita di Giavons.

THE THEMATIC PROJECT OF TRANVIA

The project "In search of the old tramway's tracks" surfaced from the desire to recall a memory experience of the community life between 1889 and 1955 amongst the villages that were crossed, but above all unified, by the Udine-San Daniele tram railway.

Thanks to the support of the Friuli Hills Community body as well as the Municipalities of Udine, Tavagnacco, Martignacco, Fagagna, Rive d'Arcano and San Daniele del Friuli, the museum has been able to design and create a map – in cooperation with ForEst naturalistic office – that represents the old railway path and a new walking or cycling itinerary for the discovery of the natural beauties of our hills. The tram project was promoted by engineer Karl Neufeldt in the years following the Italian unification. He was, at the time, the owner of some railway industries as well as being the major actionist of Udine Ferriere, who developed the project with the help of engineer Giovanni Stampetta.

At the beginning the trams ran one beside the other on three different tracks along viale Volontari della Liberta (which at the time was entitled to Prince Umberto) with three different itineraries: one from Udine station to the hospital, another one to Tarcento, known as the white tram, and one to San Daniele.

It was an "economy tramway" that began from Udine station and ran towards Torreano, Martignacco, Fagagna, Rive D'Arcano and San Daniele del Friuli. Along this route the tram stopped in Chiavris, Rizzi - Colugna, Cormor (cotton mill), Plaino, Ceresetto – S. Margherita, Villalta, Ciconicco, Madrisio, Coseano – S. Vito di Fagagna, Rivotta, Raucicco- Ledra canal, Giavons before its final destination. In 1889 (the inauguration year) the whole journey from Udine to San Daniele took about two hours.

The tram ran both on roads (sometimes parallel to the road and sometimes on the road itself crossing the villages) and independently on railway tracks.

In 1906, Mr. Neufeldt gave up the tram line management and the line was managed firstly by the company Società Veneta , which was already supervising the routes Udine-Cividale and Udine- Palmanova-Latisana until 1924, then by Mr. Giovanni Cantoni till 1940, finally by the company S.A.T.I. (Società Anonima Trasporti Interurbani) till the beginning of 1950s when the ownership passed to the Province of Udine.

When the provincial road from San Daniele through Rodeano-Fagagna-Martignacco to Udine was asphalted, the bus line took 45 only minutes, therefore in 1955 the tram was definitely abandoned.

BUT WHAT DID THIS LOCOMOTIVE VEHICLE MEAN FOR THE POPULATION AT THE END OF 19th CENTURY?

Its important role can be read in the pages of "Patria del Friuli" newspaper dating back to 27th July 1888, in the speech held by senator Gabriele Luigi Pecile, president of the tram construction Committee: "Differently from the actual provincial road that from Udine to Martignacco and from Fagagna to San Daniele cross lonely the villages, the tram will ran on a route where the villages will be connected one to the other".

Nineteen stations and stops allowed not only the people movement, but also the trade of goods and products, so that the animals could be used for farm works.

Moreover, you could travel with every weather condition without losing the whole day thanks to four daily journies. The tram line was an important novelty for the development of the Friulan hill regions at the end of 19th century, because at that time the routes Udine-Codroipo, Udine-Cormons and Udine-Gemona were already active.

During its seventy years long activity, this steam tram gained the sweet nickname of "vacje" (cow) or "vacjute" due to its slow nature and the memories of that picturesque image of the small snow-covered tram or of the people pushing the tram up the hill in Giavons, are still alive.

1 TERRITORIO DI udine

"Il viaggio fu proprio bello, perché partendo dalla stazione di Porta Gemona per Chiavris e procedendo innanzi fino all'arrivo lassù tutto era festa ed allegria nei paesi di quella amenissima zona dei nostri colli e da per tutto c'era un'affluenza di gente che accoglieva con plauso il treno abbellito a festa anch'esso."

Così le cronache dell'epoca descrivono il viaggio inaugurale della tranvia Udine - S. Daniele, che partendo dalla stazione Udine - Ferrovia giungeva a Udine - Porta Gemona per poi proseguire verso Viale Principe Umberto (oggi Viale Volontari della Libertà), Chiavris e Rizzi Colugna.

Dal 1934 la ferrovia in Chiavris venne soppressa ed il tram venne deviato lungo Via Ampezzo, con stazione nei pressi dell'attuale Palamotte in piazzale Paolo Diacono, nell'attuale area verde Ronald George Mc Bride.

Il nostro cammino parte proprio da qui, costeggiando la Roggia di Udine, che da secoli porta le acque provenienti dalle Torre in città fungendo da corridoio di penetrazione della natura negli spazi dell'uomo. A metà di Viale Volontari cono visibili le pale dell'ex Mulino Cojutti, uno dei tanti opifici che hanno sfruttato nel tempo l'acqua delle roggie.

Tra lembi di boschetti e di prati seguiamo il sedime della Ferrovia Udine Majano, opera iniziata nel 1915 ma rimasta incompiuta e mai entrata in funzione, lungo la quale è ancora visibile la vecchia Stazione di Paderno.

Per maggiori informazioni:

Ufficio cultura del Comune di Udine
Via Savorgnana 12
cultura@comune.udine.it
Tel: +390432/1274333

"The journey was really nice, because when we left Porta Gemona station to head to Chiavris, in every village along the way and at our destination, we encountered an atmosphere of happiness and joy surrounded by our beautiful hills and everywhere there were people who warmly welcomed the tram that was dressed up itself for the special day."

In such way the tram inauguration journey from Udine to San Daniele has been described by the chronicles of the time. Leaving from Udine railway station the tram reached Udine - Porta Gemona and then proceeded towards Viale Principe Umberto (today Viale Volontari) heading to Chiavris and Rizzi Colugna.

Since 1934 the stop in Chiavris has been cancelled and the tram deviated into Via Ampezzo stopping nearby the nowadays convention buildings in the Ronald George St. Bride park.

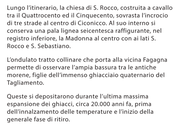
Our walking path starts exactly from here, on the riverbanks of the ditch in Udine, where for centuries the Torre river has been guided into the city as a natural corridor penetrating human areas. Halfway through Viale Volontari you can observe the old wheel of the former Cojutti Mill, one of the various factories that used the canal waters.

Amongst woods and meadows, we follow the railway path Udine - Majano, a project started in 1915 but not fulfilled and never used. Along the way you can still see the old station in Paderno.

For more info:

Municipal cultural centre of Udine
Via Savorgnana 12
cultura@comune.udine.it
Tel: +390432/1274333

2 TERRITORIO DI colugna



Il toponimo Colugna trae origine dal latino Colunia > colonia, ovvero casa rurale, testimonianza di una romana origine romana. Mentre il percorso della tramvia prosegue su Viale San Daniele, si entra nel vecchio borgo -caratterizzato da alcuni edifici settecenteschi- menzionato per la prima volta in un documento del 1258 dove si legge: "silvis (boschi) in Colunia".
La chiesa del paese, dedicata ai SS. Apostoli Pietro e Paolo, venne edificata nel 1384 e ampliata nel XVIII e XIX secolo. Al suo interno troviamo le pareti damascate nel 1870 da Ferdinando Simoni; la pala d'altare e l'affresco centrale del soffitto sono opera di Domenico Molinari. Uscendo dall'abitato, a fianco dell'ippovia che costeggia il Cormor, si può intravedere nell'alveo il solitario gitone del vecchio ponte della tranvia, spazzato via da un'alluvione nel secolo scorso.
Sospesi sul sorprendente ponte-canale del Canale Ledra-Tagliamento, oltrepassiamo il torrente Cormor, il più importante corridoio ecologico del Friuli centrale, il quale si è insediato nella valle di uno dei maggiori corsi d'acqua che scaturivano dall'antico Ghiacciaio del Tagliamento.

Per maggiori informazioni:

Ufficio cultura del Comune di Tavagnacco
Via Giuseppe Mazzini 9, 33010 Feletto Umberto
cultura@comune.tavagnacco.ud.it
Tel:+390432/577300

The name takes origin from the Latin word "Colunia", which means "colony" as "farmer settlement" indicating its old roman origins. The tramway ran along Viale San Daniele, but we enter in the old village viewing some 18th century houses. This village was first mentioned as "silvis in Colunia" in a document dated back to 1258.
The village's church is dedicated to Saints Peter and Paul, built in 1384 and enlarged in the 18th and 19th century. Inside you can admire the damask walls decorated in 1870 by Ferdinando Simoni; the altarpiece and the ceiling fresco by Domenico Molinari.
Leaving the village following the horse trails along the Cormor riverbanks, you can notice the old train railway gulon in the riverbed which was unfortunately destroyed by a flood last century.
We cross the Cormor river by walking on the amazing canal bridge Ledra-Tagliamento. This is the most important eco corridor of Central Friuli, settled in the valley that was once formed by one of the major rivers coming from the old Tagliamento Glacier.

For more info:

Municipal cultural centre
Via G.Mazzini 9
33010 Feletto Umberto
cultura@comune.tavagnacco.ud.it
Tel:+390432/577300

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Nell'intento dei progettisti, la tranvia intendeva collegare Udine a San Daniele cercando di dare visibilità ed un miglioramento economico ai paesi e ai territori da essa attraversata.

Oggi il tracciato originario è scomparso, solo qualche segno è ancora riscontrabile nei pochi manufatti e nei toponimi che incontriamo lungo il percorso.

Il nuovo itinerario tematico sulle tracce della Vecchia Tranvia, a causa delle mutate condizioni di traffico delle arterie viarie principali lungo le quali il vecchio tram correva, non può ricalcare in toto quello del secolo scorso. Viene mantenuto però lo scopo per il quale la tranvia stessa era nata: mettere in luce una fascia di territorio, quella pedemonteca, poco conosciuta perché solitamente attraversata a ritmo "veloce", della quale è bene far emergere l'identità rurale e l'abbondante patrimonio naturale, culturale e paesaggistico.

GEOGRAFIA E NATURA

Percorrere 30 km da Udine a San Daniele significa uscire da una realtà urbana, con le sue chiavi di lettura storiche e sociologiche, ed introdurci in un mondo diverso, quello del Friuli Collinare, con spazi aperti e rurali, in grado di mostrarci, passo dopo passo, l'anima di questo territorio.

Dal punto di vista naturalistico ed ambientale, sono le acque a scandire il cammino. Ci accompagnano infatti l'antica ed affascinante Roggia di Udine, che costeggiamo per un breve tratto in uscita della città; il Canale Ledra-Tagliamento, importante per l'evoluzione agricola ed economica dell'Alta Pianura Friulana, che incrociamo mentre valica su un sorprendente ponte-canale il più importante corso d'acqua del Friuli Collinare: il torrente Cormor.

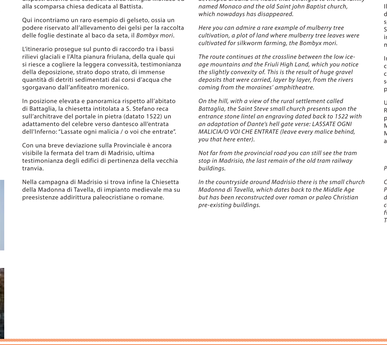
Ritroveremo il canale nuovamente a Rivotta, nell'incredibile gioco di scambi di acque con il torrente Corno, il secondo importante corso d'acqua naturale prima dell'arrivo a San Daniele.

Tra Cormor e Corno incontriamo poi una serie di "lavie", primo tra tutti il Lavia stesso: torrenti destinati a scomparire, drenati dalle ghiaie dell'Alta Pianura. Nonostante l'effimero e breve percorso, questi ruscelli hanno comunque dato tanto agli abitanti di queste terre, permettendo loro, ad esempio, la costruzione di numerosi mulini lungo i loro corsi.

Le dolci colline del Friuli centrale e la ghiaiosa ed arida Alta Pianura sono opera del grande Ghiacciaio del Tagliamento. Nel Pleistocene, enormi masse glaciali si sono riversate a più riprese fuori dalla porta di Alpi e Prealpi, trascinando enormi quantità di detrito, deposto come colline moreniche e ridistribuito dai corsi d'acqua fluvioglaciali a formare la Pianura Friulana.

Territori legati al ghiaccio sui quali la Natura ha poi fatto il suo corso, ammantandoli di boschi e prati, quindi l'Uomo ha costruito la sua Storia, disboscando, centuriando, creando spazi agricoli, costruendo villaggi, castelli e ville signorili, in una sintesi che si perde nei secoli e della quale oggi rischiamo di non individuare più tutte le trame.

Ecco l'esigenza di percorrere queste terre a passo lento, cercando di interpretare i segni che ci permettono di comprendere il linguaggio di un luogo. In tal modo i processi che lo hanno modellato nel passato non saranno solo una semplice risonanza di antiche memorie, ma potranno essere riconosciuti come le radici della nostra identità odierna e porre le basi per quella futura.



TERRITORIAL SETTINGS

In the initial project the tram was intended to link Udine to San Daniele to give visibility and to improve the economic situation of the villages and territories that were crossed by the tramway.

Today the original route has disappeared; only some tracks can still be recognized in a few artefacts or some names we meet in countries by the way.

The new thematic route on the search of the old tramway's tracks cannot be identical to the one of last century because of the traffic conditions of the old tram main roads have changed. However, we do still want to preserve the meaning behind the origin of the old tram railway: give importance to the land of the foothills moraine zones, that is usually crossed "rapidly" and raise awareness of the rural identity and the huge natural, cultural and landscaping heritage of these territories.

GEOGRAFY AND NATURE

Walking these 30 kilometres from Udine to San Daniele means leave behind an urban reality with its historical and sociological significances and enter into a different world, the one of the Friuli Hills, with open and rural lands that shows us one after the other the identity of this sector.

From the naturalistic and environmental point of view, the water-courses are those which pave the path. As a matter of fact, they accompany us along the old and beautiful irrigation ditch (Roggia) in Udine, where we walk for a short whilst exiting the city, the Ledra-Tagliamento canal, important for the farming and economical development of the Friulan High Land, that we meet when it crosses this territory's most important river: the Cormor river. We meet again the canal in Rivotta, where the incredible system of water exchanges with the Corno stream takes place, the second most important river before San Daniele. Between the Cormor and Corno rivers, we find various streams (the main one called Lavia) which will inexorably disappear once they reach the land gravels. Despite of this, the short and ephemeral streams have given a lot to the inhabitants of this land.

Moreover, the sweet hills of Central Friuli as well as the dry and gravel High Land are works of the big Tagliamento Glacier. During Pleistocene, parts of the huge glacier slid down from the Alps and Prealps bringing huge quantities of gravel, which deposited as moraine hills and were distributed by the glacier river water-courses to form the Friulan Land.

These territories are linked to ice, from which then Nature birthed its course covering them with forests, and over the years the human beings have been able to construct their history through deforestation, centurial works, farming, building villages, castles and courtly villas. A synthesis that got lost over the centuries and nowadays we risk to be unable to distinguish all the steps.

For this reason, it is important to cross these territories "slowly", trying to interpret the marks which allow us to understand the language of a place. In this way the old processes of the past will not only be considered as a simple echo of old memories, but instead recognised as the roots of our actual identity and the basis for our future.

3 EX cotonificio cormor

La fermata "Cormor – Cotonificio" era fondamentale per l'arrivo e la partenza delle merci prodotte nel grande opificio, esempio di archeologia industriale, oggi riconvertito.
Nel 1884 la Società Anonima Cotonificio Udinese acquistò il terreno sulla sponda destra del torrente Cormor, in una località lontana quattro chilometri da Udine, in Comune di Martignacco.
Sul finire di quell'anno furono avviate le prime due filatrici ed il 24 gennaio 1885 il direttore Grato Maraini presentò la prima matassa di cotone interamente prodotta nel nuovo stabilimento.
Attorno al Cotonificio sorsero un fabbricato abitativo con dormitori, scuole per i figli dei dipendenti ed un'azienda agricola.
Nel 1973 tutto il materiale -le macchine e le varie attrezzature- venne trasferito in altre sedi e l'intera struttura fu acquistata dalla società "O.R.M.U.", Organizzazione Rassegne e Mostre Udinese, diventando sede per Convegni e fiere.
Costeggiando la struttura, impossibile non soffermarsi ad ammirare alcune grandi piante esotiche e secolari inserite nell'elenco regionale degli Alberi Monumentali.

The "Cormor - Cotton mill" stop was very important for the cotton mill's goods arrival and departure, today it is a nice reconverted example of industrial archeology.
In 1884 the company Società Anonima Cotonificio Udinese bought the land on the right riverbank of the Cormor river about 4 kilometres away from Udine. At the end of 1884 the first two spinners started to produce and on 24th January 1885 director Mr Grato Maraini showed the first cotton thread skein entirely produced in Martignacco.
In the surroundings of the cotton mill grew a settlement with dorms, schools for employees' children and a farm.
In 1973 all materials, machines and other equipment were transferred to different branches and the whole mill structure was bought by the company "O.R.M.U." (Organizzazione Rassegne e Mostre Udinese) and over the years this area has been transformed in what it is today: the main site for meetings and regional conventions.
Walking alongside the buildings you cannot avoid but observe some big exotic and secular plants that are registered in in the regional Monumental Plant Order.

4 TERRITORIO DI torreano e ceresetto

Dopo la fermata di Plaino, la tranvia percorreva Via Cividina arrivando alla stazione di Torreano e di Ceresetto, per poi dirigersi verso Martignacco. I due toponimi, Torreano e Ceresetto, vengono dalla lingua latina: il primo dal gentilizio Turnius e dal suffisso indicante appartenenza, con il significato di "luogo poderoso di Turnius"; mentre il secondo è un deadormico, ossia un nome derivato da piante, in questo caso cerèkus, il ciliegio.
Lungo l'itinerario ciclopedonale attraversiamo un paesaggio rurale ben conservato, con numerosi filari di gelsi a dividere gli appezzamenti agrari. Oggi quest'albero ha forse perso la sua funzione per la bachicoltura, ma mantiene un importante ruolo ecologico fornendo riparo e nutrimento a numerose specie di insetti ed uccelli.
A Torreano si rasenta Villa Italia dove re Vittorio Emanuele III soggiornò dal 29 maggio 1915 al 26 ottobre 1917 e che, assieme alle non lontane ville Pramparo e Cantarutti, divennero il quartiere generale della famiglia e della corte reale durante i primi anni di guerra.
Alle porte di Ceresetto si incontra il complesso agricolo e residenziale sette-ottocentesco di Borgo Pedrussi, composto dalla villa Someda De Marco, residenza padronale, e dagli annessi edifici per le pratiche agricole.
Dalla borgata si riprende il percorso della tranvia in corrispondenza dell'edicola votiva dedicata a San Rocco, epilogo di un'epidemia di peste accaduta nel 1555, e di un vicino lavatoio che prima della costruzione dei binari era collocato al centro della strada.

After the stop in Plaino, the tram run across Via Cividina reaching first Torreano station, then Ceresetto and heading to Martignacco.
Both names originate from Latin: the first from "Turnius", a Latin noble man with the suffix indicating the "place that belongs to Turnius"; whilst the second comes from the dendrological name of "cerasus" which means cherry tree.
On the cycle-walking path you cross a nice rural landscape with various rows of mulberry trees which divided the different plots of land. Today the mulberry tree has entirely lost its important function in sericulture, but still plays an important ecological role as many birds and insects find shelter and food in its branches.
In Torreano you pass close to Villa Italia, where the king Vittorio Emanuele III lived from 29th May 1915 to 26th October 1917. It was, along with the not so far away Villa Pramparo and Villa Cantarutti, the royal family's main Headquarter during the first years of World War I.
Just before entering Ceresetto there is a rural residential settlement of the 18th-19th century: Borgo Pedrussi, the village includes Villa Someda De Marco and all rural farm annex buildings.
We "meet" the tramway path again at the three-niche votive shrine dedicated to Saint Rocco, built after the plague epidemic in 1555, and a nearby washhouse. Before the railway construction this monument was located in the middle of the road.

5 TERRITORIO DI martignacco

"A Martignacco la musica del paese si salutò con quella fanfara reale che per quanto ripetuta da altre bande a Madrisio ed a San Daniele rallegra pur sempre come il più caro dei saluti, che fa eco al sentimento di tutti."

Il viaggio inaugurale della tranvia proseguiva con l'arrivo alla stazione di Martignacco, che in quegli anni stava vivendo importanti novità con l'illuminazione pubblica a petrolio, la costruzione del biscottificio Delser e quella del canale Ledra-Tagliamento.

Su Via Cividina si incrocia il torrente Lavia, capostipite di altre numerose "lavie", brevi torrenti a regime episodico le cui acque, scivolando a Sud dell'anfiteatro morenico, scompaiono poco più a Sud, drenate dalle ghiaie dell'Alta Pianura. Fino al XX secolo si erano insediati sul rio ben nove mulini.

Edificata nel 1504, la chiesa di S. Maria Maggiore è stata la parrocchiale del capoluogo sino al 1925. All'esterno presenta affreschi risalenti al 1835; all'interno due pale d'altare sono opera di Giovan Battista De Rubeis; altre due, datate 1784, sono di Gianbattista Tosolini e raffigurano S. Lucia e S. Antonio da Padova.

Alla periferia dell'abitato, nei pressi del ponticello sul torrente Tampognacco, si notano sulla ciclabile alcuni passaggi con le vecchie traversine in legno alle quali erano fissate le rotaie della tranvia.

Per maggiori informazioni:

Centro Culturale/ Biblioteca civica "Elsa Buiese"
Via Guglielmo Delser 33, 33035 Martignacco
biblioteca@com-martignacco.regione.fvg.it
Tel: +390432/638520

"In Martignacco we were welcomed by the village's royal brass band, despite having been greeted by music even in Madrisio and San Daniele, no other band could sound nicer than this one and it was an echo of joy for all."

The inauguration journey arrived in Martignacco, a village which at that time was experiencing important changes: the oil public light system, the establishment of Delser cookies factory and the construction of the Ledra-Tagliamento canal.

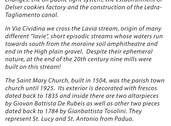
In Via Cividina we cross the Lavia stream, origin of many different "lavie", short episodic streams whose waters run towards south from the moraine soil amphitheatre and end in the High plain gravel. Despite their ephemeral nature, at the end of the 20th century nine mills were built on this stream!

The Saint Mary Church, built in 1504, was the parish town church until 1925. Its exterior is decorated with frescos dated back to 1835 and inside there are two altarpieces by Giovan Battista De Rubeis as well as other two pieces dated back to 1784 by Gianbattista Tosolini. They represent St. Lucy and St. Antonio from Padua.

In the village outskirts near the small bridge over the Tampognacco stream, you can notice on the cycleway some areas built with the old railway wooden sleepers.

For more info:

Cultural Centre/ Municipal Library "Elsa Buiese"
Via G. Delser 33
33035 Martignacco
biblioteca@com-martignacco.regione.fvg.it
Tel: +390432/638520



6 TERRITORIO DI villalta e ciconicco

"Tra Ciconicco e Fagagna c'erano ben 25 curve, the tram had to go at full speed: it travelled between the houses making people to run away covered in clouds of smoke".

This is the description of one of the last steam locomotive's stoker speaking about the route towards Fagagna station.

Both Ciconicco and Villalta belong to the Fagagna municipality. Nearby, the Villalta castle is without any doubt one of most beautiful and best-preserved fortresses of the whole region. Most probably built in the 12th century, the castle was reconstructed after a fire and earthquake in 1511. You can visit it during cultural events or by reservation.

Along the way the St. Rocco church, built between the end of the 15th and beginning of the 16th century, is located right in centre of the village at the crossing of three roads. There is 17th century wooden altarpiece which represents Holy Mary between Saint Rocco and Saint Sebastian.

From the wavy hilly route towards Fagagna you can observe a wide lowland amongst the old moraines originated by the huge quaternary Tagliamento glacier.

These deposits were carried down during the last major ice age about 20,000 years ago, before the temperature rose and the general disappearing phase began. From here you have a large view and in clear days you can even admire the far Julian Alps summits such as the Triglav Mount.

7 TERRITORIO DI fagagna

"Nella fermata di Fagagna si potè anche salutare e stringere la mano e stringere la mano al senatore Pecile, che ebbe contribuito in modo ben notevole a questa impresa".

Fagagna compare nella storia scritta l'11 giugno 983 in un diploma emanato a Verona da Ottone II di Sassonia.

Dell'antico castello sono ancora visibili tracce di tutta la cinta muraria ed i resti del torrione-palazzo patriarcale, nonché di una seconda torre. La torre più importante del maniero, ormai da alcuni secoli, funge da campanile per l'oratorio di S. Michele e dell'intera parrocchia.

Situata sul colle più alto di Fagagna, la Pieve di S. Maria Assunta viene citata già nel 1247: al suo interno è custodito il fonte battesimale, datato 1504, opera del lapicida rinascimentale Giovanni Antonio Pilacorte.

Poco distanti dalla chiesa si trovano nella basura a nord la casa-forte La Brunelle, di proprietà privata, e sul pendio collinare a meridione il Museo della vita contadina "Cjase Cocèl", visitabile su prenotazione.

A settentrione dell'abitato, sulla strada per Caporiacco, si estende la zona umida dei Quadris, con la torbiera e l'impianto paleo-industriale della Nuova Olanda dei conti Asquini, vecchio sito di estrazione di torba e argilla per la produzione di laterizi e ceramiche.

Restituito alla natura, il luogo oggi è un importante sito di protezione ambientale. Nel 1989, infatti, è stata istituita l'Oasi Naturalistica dei Quadris, dove i visitatori sono accolti da uno studio di cicogne, ibis eremita, e altri animali, oggetto di progetti di conservazione e salvaguardia.

Per maggiori informazioni

Ufficio turistico di Fagagna
Piazza Unità d'Italia 3, 33034 Fagagna
ufficioturisticoprolocofagagna@alt.it
Tel:+39 0432/812162

"During the stop in Fagagna we could greet and shake hands with Senator Pecile, who crucially contributed to the success of this project"

Historically Fagagna firstly appeared on a diploma dated back to 11th June 983 that was enacted in Verona by Otto II of Saxony.

Nowadays you can still find some remains of the old walls, of the patriarch palace donjon and remains of a second tower. The most important fortress tower for various centuries has been the bell tower of St. Michael church and the entire parish.

On the highest hill, the old parish church Saint Mary of the Assumption was documented in 1247 as a place of worship. Inside the church there is a baptismal font by the renaissance sculptor Giovanni Antonio Pilacorte dated back to 1504.

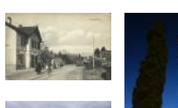
Not far off from the church in the lower land to the north, you find the fortress house "La Brunelle" of a private owner and on the southern hillside the heritage museum of rural life "Cjase Cocèl", visited only by reservation.

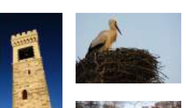
Behind the village, on the way to Caporiacco, there is the wet land called Quadris and the peat bog with the old factory "Nuova Olanda"owned by Earl Asquini, an old peat and clay supplier site for bricks and ceramics.

Nowadays it is an interesting environmental protection site. Since 1989 it has been home to the Naturalistic oases of Quadris, where storks, eremitic ibises and other animals are awaiting you. Their habitat is preserved by species safeguarding and conservation projects.

For more info

Tourist information Fagagna
Piazza Unità d'Italia,3
33034 Fagagna
ufficioturisticoprolocofagagna.it
Tel:+39 0432/812162





8 TERRITORIO DI san giovanni in colle, battaglia e madrisio

Dalla Stazione di Fagagna il tram proseguiva poi verso Rive d'Arcano lungo quella che attualmente è la Strada Provinciale n.5 Sandanielese. Per evitare traffico e rumore l'itinerario ciclopedonale prosegue nella campagna ai piedi delle prime colline moreniche, punteggiate da borghi e campanili.

S. Giovanni in Colle è composto da un piccolo nucleo di fabbricati rurali, le cui origini risalgono al secolo XIV, disposti attorno alla casa dell'antica famiglia Monaco ed alla scomparsa chiesa dedicata a S. Giovanni.

Qui incontriamo un raro esempio di gelseto, ossia un podere riservato all'allevamento dei gelsi per la raccolta delle foglie destinate al baco da seta, il *Bombyx mori*.

L'itinerario prosegue sul punto di raccordo tra i bassi rilievi glaciali e l'Alta pianura friulana, della quale qui si riesce a cogliere la leggera convessità, testimoniana della deposizione, strato dopo strato, di immense quantità di detriti sedimentati dai corsi d'acqua che sgorgavano dall'anfiteatro morenico.

In posizione elevata e panoramica rispetto all'abitato di Battaglia