

Capitolo 06° Avete verificato che...

III parte

I carri per il trasporto carbone

I carri per il trasporto carbone, presentati come 00t negli Anni Trenta e vanto delle ferrovie del Terzo Reich, tanto che compaiono in passe-rella nel filmato del 1935 per il Centenario delle Ferrovie Tedesche, gi-rato alla presenza addirittura del Führer, conosciuti in seguito con la sigla Fad 50, Fad 159 o Fals 175, a seconda delle serie (foto n. 76), sono robusti e difficilmente danneggiabili.



Carri tipo Fad o Fals movimentati a Vibaden 3 (Foto n. 76)

Attenzione, la Märklin non riproduce delle piccole sporgenze che al vero consentivano l'appoggio delle lanterne o dei segnali ottici di fine convoglio, la Roco ad esempio lo fa. Ma la plastica Abs, o forse una qualità scadente di tale materiale, dei carri prodotti dalla Casa Austriaca, è soggetta a variazioni che rendono qualunque carro, alme-no per mia (!) esperienza diretta, fragilissimo. A Vibaden 3, ho per ta-le motivo, scelto di dotare di vecchi tappeti tutte le zone libere e so-prattutto *quella* davanti al mio banco di lavoro: riesco così ad attutire molte cadute, anche se mi debbo dannare a ripulire con un battitap-peto un materiale che fa di tutto per raccogliere, e trattenere, le spor-cizie e si accede a Vibaden 3 da un giardino... Nel

precedente plastico vidi con orrore **esplodere**, letteralmente, un bel carro Roco coperto, caduto da sessanta centimetri su un substrato di cemento. Nonostante le mie precauzioni, a volte è sufficiente che un vecchio carro si appoggi, con una certa violenza ad un corpo rigido, per danneggiarsi.

I carri trasporto-nafta e una loro elaborazione

I carri per il trasporto di nafta del tipo Ksl sono ricchi di dettagli, ed erano molto comuni nel comparto ferroviario di Bebra, tanto è vero che ne ho usato uno per una particolare coppia, elaborazione mia personale, come si vede nella **foto n. 77**. Vi rimando a pagina 29 del mio libro, per ulteriori informazioni.



La strana coppia di carri, uno serbatoio ed un'altro chiuso dotato di una pompa (Foto n. 77)

Sono molto robusti, nonostante la presenza di complicati aggiuntivi. Un occhio di riguardo si deve riservare alle scalette basse (**foto n. 78**), che potrebbero impigliarsi; le scale che consentono al personale di accedere al tetto sono in plastica elastica, e sono poco soggette a danneggiamenti in quanto non sporgono dalla sagoma del carro (**foto n. 79** di Marco Palazzo).

Discorso a parte meriterebbe la mia elaborazione, per quanto riguarda la delicatezza dei numerosi particolari aggiunti, ma questo ci porterebbe troppo fuori tema, trattandosi di una scelta personalissima, seppur non originale, in quanto plagio di un lavoro di un modellista tedesco... ma, si sa, *loro* giocano in casa!



La scaletta bassa delicata di questi carri Ks1 (Foto n. 78)



Carri serbatoio presso la colonna distribuzione nafta a Vibaden 3 (Foto n. 79 di M. Palazzo)

I carri Eaos 106 e consimili

Normalmente sono carri poco soggetti a rotture e perdite. Venduti scarichi e nuovi di zecca (quasi sempre), possono, però, essere riempiti con materiali vari. La Brawa forniva per l'appunto, anni fa, dei rottami, come inserto, che raggiungevano un peso ben superiore al carro stesso.

Pensate che il carro Märklin Eanos, anche se più lungo, non arriva a pesare, a vuoto, 70 grammi, mentre il carro Eaos 106 sempre della stessa Casa Tedesca, con i rottami d'autentico metallo (foto n. 80), raggiunge e supera i 300 grammi!



Il pesante inserto di rottami metallici della Brawa, circa 250 grammi! (Foto n. 80)

Nelle **foto n. 80, 81 e 82** il carro Eaos 106, pesantissimo, ma dotato di corrimani laterali, appena visibili a destra nella **foto n. 81**, stampati ed in pratica indistruttibili, si vedono meglio nella **foto n. 82**, mentre nel carro Eanos (sempre tutti a destra nelle **foto n. 83 e 84**) sono applicati a parte e quindi soggetti a rompersi. I carri presentati sono stati tutti invecchiati da me, ma negli ultimi anni la Casa di Göppingen ha iniziato a commercializzare delle serie speciali in parte usurate, mai *bugnate*, purtroppo (**foto n. 85**), e da quel che so, solo la ditta austriaca Klein Modellbahn ha prodotto dei carri con questa realistica particolarità. Il *bugnato* è difficilmente fotografabile, è necessario inquadrare il carro di lato (**foto n. 86**), mentre nella visione frontale le ammaccature sono quasi invisibili (**foto n. 87**). Ad ogni modo io preferisco accentuare ulteriormente lo stato d'uso con rattoppi di stucco di vario colore. Al confronto della realtà sembrano, tuttavia, quasi nuovi!

Un ultimo avviso, i rottami di plastica, inseriti, possono staccarsi se troppo sollecitati...



Il carro Eaos 106, carico di rottami ed invecchiato (Foto n. 81)



Il carro Eaos ha i corrimani stampati (Foto n. 82)



Il carro Eanos ha i corrimani riportati (Foto n. 83)



Il carro Eanos è più lungo ed è stato invecchiato (Foto n. 84)



I carri

Eanos invecchiati dalla Märklin e da me (Foto n. 85)



I carri aperti invecchiati da me e bugnati dalla Klein Modellbahn (Foto n. 86)



I carri bugnati dalla Klein Modellbahn inquadrati di fronte (Foto n. 87)

Gruppo di carri ausiliari per la Gru Goliath

Sono tre i carri ausiliari per la Gru Goliath, o per altre gru delle DB meno mastodontiche, che la Märklin ha proposto, e riproposto, anche lo scorso anno, seppure con altra colorazione ed ambientazione.

Impossibile ipotizzare quante volte nel corso dei prossimi anni mute-ranno livrea e Società di gestione, visto l'attuale andazzo di privatizza-zioni oserei dire, selvagge, che sta coinvolgendo mezza Europa ferro-viaria, alla chimerica caccia del pareggio di bilancio e magari degli utili, con conseguenze, anche tragiche, per la sicurezza sul lavoro.

Le scalette di questi carri, e torniamo al nostro tema, sono a rischio rottura, ma, per evitare questi pericoli, la loro realizzazione ha pre-visto, saggiamente, che, in caso di forzatura, esse si possano distaccare.

L'importante è saperlo. Come importante è essere informati del fatto che le scalette sono di vari tipi: un esempio nelle [foto n. 88 e n. 89](#). Una volta deciso di utilizzare queste chiassose carrozze (in realtà è solo la centrale a riprodurre suoni di varie lavorazioni in un cantiere ferro-viario) sarà sufficiente controllare, *prima e dopo*, che non abbiano smarrito aggiuntivi



tanto robusti ed ingombranti da causare, se persi tra le rotaie, sviamenti sicuri!



Uno dei tipi di scaletta o predellino di una carrozza ausiliaria (Foto n. 88)



Altro tipo di scaletta di una carrozza ausiliaria (Foto n. 89)

Quando gli aggiuntivi non c'entrano

Capitano a volte al modellista episodi incresciosi che sarebbe doveroso riferire per il bene di tutti e tutto, comprese le nostre tasche. Non si può pensare che un fermodellista se ne stia dalla mattina alla sera connesso in Rete per essere informato di questo o quel problema, spero che questi miei lavori possano colmare delle lacune, anche gravi.

Attenzione alle carrozzerie dei Köf II con cabina aperta, in caso di malfunzionamento spediteli, senza indugio, all'Assistenza a Milano e, ripeto **non tentate** (come ho fatto io) di aprirli!



Un Köf privato dalla carrozzeria fragile (Foto n. 90)

Preciso che, in teoria, non sarebbe affatto difficile questa operazione, ma ci sono stati diversi casi di rottura di parti fragili di pressofusione di zinco: la carrozzeria si frantuma come vetro!! Su alcuni *forum* d'ol-tralpe si è parlato di una sorta di *peste dello zinco*.

Personalmente avevo avuto un problema con un Köf II DB con cabina aperta, alcuni mesi fa e lo smontaggio della cabina non aveva creato problemi; ma più recentemente, con il piccolo Diesel della SKW (compagnia privata di una industria chimica), ho incontrato tali diffi-coltà a maneggiare la carrozzeria che sono stato tentato di arrendermi e rimandarlo all'Assistenza. In realtà non sapevo assolutamente che il guaio era... planetario.

Si spera che la Märklin ponga riparo a questo problema, magari do-vuto a partite di fusioni non perfette, o a materiale non di prima quali-tà. Vedi le foto dalla [n. 90 alla n. 92](#).



A questo Köf privato è stato necessario ricostruire il mancorrente centrale (Foto n. 91)

Non appena ci si accorge che una carrozzeria presenta simili problemi, sinora fortunatamente accaduti di rado, si deve segnalare l'accaduto al Centro Assistenza italiano, la Ciciesse Model e inviare loro il materiale difettoso. Sono convinto che alla Märklin stiano già provvedendo e chi ha in passato sbagliato, pagherà. Nel mio sfortunato caso ho provveduto a riparare personalmente il Köf della SKW, fuori catalogo già dal 2002 e prodotto in serie unica. Parlando proprio con l'amico Franco Spiniello ho deciso alla fine di non inviare in Germania il piccolo Diesel perché si rischiava venisse sostituito con un altro di serie differente, a causa della tiratura oramai da tempo esaurita. Ho ricostruito così il mancorrente centrale e parte del sottocassa, nonché ho provveduto a ripristinare i contatti tra il decoder ed il motore, che avevano subito un allontanamento a causa della deformazione metallica della carrozzeria.



A questo Köf privato è stato necessario anche ricostruire il sottocassa (Foto n. 92)

Non dimentichiamoci...

Per esempio di controllare accuratamente che le trombe, il fischio o l'antenna (a seconda delle epoche e del tipo di serie possono esserci o no) sui tetti delle V 60 siano tutte a posto (foto n. 93).



Fischio, antenne e trombe sul Dach (tetto) di una 362 DB AG (Foto n. 93)

I fischi sul tetto di queste Diesel universali da manovra, sono in scala perfetta e quindi molto delicati. In caso di rottura o perdita di aggiuntivi il **Dach** (tetto) è diverso per ogni V 60, 260, 362 ecc e negli esplosi è chiaramente indicato il numero da ordinare (nell'elenco dei pezzi).

Non dimentichiamoci che ci sono poi i manovratori o il personale di servizio che magari approfitta di un passaggio per tornare in deposito o per recarsi su un tratto di linea e perdere un *poveraccio* per strada sarebbe quantomeno imbarazzante (**foto n. 94**). Si possono per esempio incollare i personaggi direttamente sui panconi, o renderli removibili con basette d'acetato trasparente sottilissimo. Ho letto che esiste una colla apposita ad effetto ventosa, che renderebbe possibile l'allontanamento dei figurini, non solo dai panconi delle locomotive, ma anche, ad esempio, dalle banchine, ma in questo non posso aiutarvi perché qui in Umbria i negozi specializzati scarseggiano e non sono informato su marche e tipi di collante.



Il personale di manovra o di linea deve essere ben fissato! (Foto n. 94)

Non dimentichiamoci che anche i tubi dei freni applicati direttamente dalla Märklin sono a rischio perdita e rottura. Ho avuto una personale esperienza di un treno diesel automotore 628-928, acquistato da un ami-co, di seconda mano, che ha dovuto sostituire in pratica l'intero fron-tale danneggiato (foto n. 95).



A rischio danneggiamento anche i frontali dei 628-928 (Foto n. 95)

Non dimentichiamoci di controllare che non siano saltati via i tubi dei freni e i puffer (respingenti) di qualunque macchina (foto dalla n. 96 alla 110). Controllate accuratamente anche i ganci Scharfenberg e le loro delicate condotte laterali, non si rompono, ma si staccano con una certa facilità (foto dalla n. 111 alla 114).

Che siano applicati da noi o meno, che siano o meno previsti di serie, o frutto di lunghe elaborazioni, ogni aggiuntivo va controllato e ricon-trollato e un buon modellista dovrebbe disporre di una scheda individuale per le proprie preziose locomotive. Mi permetto di presentarvi una delle oltre duecento schede che mi aiutano (foto n. 115) a mandare avanti il mondo in miniatura di Vibaden. La scheda, grazie al programma Word usato, può tranquillamente essere copiata e modificata a piacimento da voi appassionati, la mia è solo un'idea.



Scheda tipo, utilizzata a Vibaden.

Deutsche Bundesbahn DB e DB AG.

BANHBETRIEBSWERK VIBADEN

Foglio di servizio per locomotive , locomotori elettrici, Diesel ed automotori

Locomotive da manovra del gruppo 362 888 DB AG. Diesel - **COD.76** -

Dati commerciali - n° catalogo: 37652 - anno produzione: 2003/04 – digitale X (funzioni: fu.-f2-f3- f4) analog. <input type="checkbox"/>	
Dati tecnici – tipo: D ultima lubrificazione (g/m/a): 13/11/2007 sostituzione carboncini(g/m/a):	
Note speciali: carrozzeria metallica e doppio tx Velocità minima (Km/h) = 3,2	
Ricambi speciali:	pattino: 7164 pantografo: X
Modifiche speciali: - Motore: 5 poli - tipologia del lato realistico : $\frac{ }{ }$ - $\frac{ }{ }$	
Function luci – f1: <i>inattivo</i> - f2: <i>tx</i> - f3: <i>tx</i> - f4: <i>e. r. a. f.</i>	

Cerchiature controllate il: 10/02/2007 - n. ricambio: 7153

V = Vapore

l . = luci o luce

la = luce lampeggiante

Acc = accumulatore di vapore

tx = gancio telex

l. l. = luci speciali

D = Diesel



= luce cabina e. r. a. f. = esclusione ritardo accelerazione o frenatura

E = elettrica

e. r. a . f. v . r . = come sopra e riduzione velocità (con C Sinus)

Acc E = accumulatore elettrico

VT = automotore Diesel

ET = automotore elettrico

$\frac{||}{|}$ = con ganci anteriori (per lo più) realistici e posteriori modellistici standard Märklin

$\frac{||}{|}$ - $\frac{||}{|}$ = con ganci anteriori e posteriori modellistici standard Märklin

$\frac{||}{|}$ (elaborazione originale mia, macchina non esistente a catalogo)

$\frac{||}{|}$ = con ganci anteriori e posteriori realistici (composizioni bloccate, automotore ecc)

§§ (elaborazione con carrozzeria mia)



La E 50 del 2007 con tubi dei freni previsti dalla Märklin (Foto n. 96 di Marco Palazzo)



La 221 con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 97 di Marco Palazzo)



Gli Schienenbus con tubi dei freni applicati e previsti dalla Märklin (Foto n. 98 di M. Palazzo)



La V 160 “Lollo”, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 99)



La draisina 701, con tubi dei freni applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 100)



La E 10 per il Rheingold, con tubi applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 101)



La E 40, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 102 di M. Palazzo)



La 103, con tubi dei freni applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 103 di M. Palazzo)



La 01 1100, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 104)



La 111, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 105)



La 120, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 106)



La 118, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 107)



La 211, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 108)



La E 69, con tubi dei freni applicati, nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 109)



La T 3, o Br 89, con tubi dei freni applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 110)



Il gancio Scharfenberg scoperto nell'SVT 04 (foto n. 111)



Il gancio Scharfenberg scoperto nel VT 11.5 (foto n. 112 di M. Palazzo)



Il gancio Scharfenberg scoperto nel VT 11.5 (foto n. 113 di M. Palazzo)



Il gancio Scharfenberg scoperto nel RAe II "Gottardo" (foto n. 114)

Non dimentichiamoci...

L'ultima verifica è stata effettuata, come spesso succede, per caso: stavo sporcando i carrelli di una 218 (vedi il Capitolo 30° "Sporcare è bello"), quando dal vero prima, e dalle foto dopo, mi sono accorto che mancavano le scalette d'accesso alla cabina di guida su un carrello.

Mistero? No, subito mi sono ricordato d'aver ordinato e ricevuto, oltre un anno fa, la fiancata nuova di un carrello della mia 218 (spiegazione a pag. 7 del testo sul primo Aggiornamento). Ebbene non i ero accorto che le scalette non erano comprese...! Fortunatamente sono ordinato e difficilmente getto qualcosa: trovato il vecchio carrello, ho estratto e riposizionato le due scalette che nella realtà partirebbero dalla cassa, ma, a causa delle curve strette dei nostri impianti, la Märklin aggancia, direi intelligentemente al carrello. Ovviamente in curve molto strette si nota bene la rotazione esterna ed innaturale degli scalini. **Foto dalla n. 115 in poi.**



Due fori al posto della scaletta nella 218 a destra (foto n. 115)



La scaletta mancante sotto la porta d'accesso in questa 218 (foto n. 116)



Si noti la rotazione innaturale della scaletta nelle curve strette (foto n. 117)



Grazie per avermi seguito, Gian Piero Cannata (foto n. 118 di M. Palazzo)

(III e ultima parte)

Gian Piero Cannata

