

HO PROVATO PER VOI LO SPAZZANEVE ROTATIVO SCHNEESCHLEUDER 834

Märklin art. 26833 mix – 28830 Motorola –

III PARTE

UNA COMPOSIZIONE SPETTACOLARE



Foto n. 1: al passaggio a livello di Vibaden una 212 spinge lo spazzaneve verso lo scalo per un momentaneo ricovero.

Mentre scrivo (febbraio 2012) sta nevicando, nell'inverno più freddo e lungo che io, con le mie 62 *primavere*, mi possa ricordare, ci vorrebbe veramente un simile spazzaneve per le nostre impreparate ferrovie, impreparate anche perché simili fatti accadono con cadenza troppo lunga perché si possa onestamente mantenere attiva una task force da usare ogni... 15/20 anni! *Una nota personale*: tre anni orsono ho dovuto *rottamare* le mie gomme da ghiaccio, che si erano totalmente indurite... le avevo acquistate nel 1979, utilizzate poi nel terribile inverno del 1986 (7 anni dopo) e montate poi nel dicembre 1996 (17

anni dopo!). Pensate solo che allora il mio plastico di *Vibaden due* non era ancora rimontato... divenne operativo tra la fine del 1998 e l'inizio del 1999 e la sua storia la potete meglio leggere nel mio libro "Serena discussione" dal 2012 liberamente consultabile sul sito www.3rotaie.it. Il mio spazzaneve trainato o spinto da diverse macchine (ho provato anche varie diesel oltre la 212 della [foto n. 1](#)) attira l'attenzione come non mai, anche se in questo *gelido periodo artico* a Vibaden ci sono pochi visitatori!



Foto n. 2: a ritroso la Br 055 848-6 spinge lo spazzaneve.

Naturalmente quando al Br 055 848-6 lo spinge sul diorama innevato, o lo spinge a ritroso, come nella [foto n. 2](#), lo spettacolo è assicurato anche se uno spazzaneve, in un plastico ambientato tra la tarda primavera e l'inizio dell'estate, *non fumerà* perché la turbina non sarà di certo in azione, forse le luci dovrebbero essere spente.

La 055, abbinata nella confezione [art. 26833](#), è poi molto rumorosa e i suoi freni sono attivi già a velocità bassissima (per gli aggiustamenti dei decoder che ultimamente sono stati effettuati dalla Märklin) e quando viene impiegata sul diorama innevato spinge lo sgombraneve, fuma emettendo rumori quasi assordanti, mentre il *trainato* diviene estremamente *loquace* solo quando affronta con la fresa il muro di...

neve! In tal caso è ovvio che la fresa e le luci siano alimentate, nella realtà, dal motore a vapore.

La rossa turbina anteriore, azionata tramite il regolatore di marcia, è difficilmente fotografabile, nella mia **immagine n. 3** le sue pale stavano ruotando molto velocemente e la fotocamera non riusciva a coglierne il movimento.

Ho rimandato ulteriori prove al momento in cui avrei finalmente terminato il diorama.



Foto n. 3: la fresa dello spazzaneve sta girando, il rumore viene allora emesso e le luci di linea sono accese.

ARRIVA LA NEVE!

La posa della neve Noch può avvenire solo quando la bianca base in cartapesta sia perfettamente asciutta (**foto n. 5**).

Poiché l'impiego dei mastodontici mezzi a vapore avviene solo in casi eccezionali, *persino in Germania*, bisognerà verniciare con acrilico bianco, accuratamente, ogni zona per evitare che possa affiorare del ballast o del cartoncino di colore risaltante. Questo può andar bene in una ambientazione con neve in via di scioglimento, ne so qualcosa io che sto vivendo *in prima persona* una simile situazione, ma non quando il manto nevoso ha superato il metro e mezzo (o più) di neve.

Molte locomotive elettriche (ad esempio le 151 DB AG della **foto n. 6** e la 243 della ex DR della Germania Est della **foto n. 7**) sono già provviste in Germania di piccoli vomeri, più utili per scansare della neve (sino a 10, 20 cm di spessore) che gli improbabili *buoi* dai binari, dato il loro nome (molto usato negli Stati Uniti). Gli scenari sono da favola come potete vedere dalla **foto n. 4**, che ritrae un VT 11.5 in una insolita composizione a 10 elementi.

In tutte le locomotive poi vi sono dei piccoli cacciapietre, che possono eliminare solo piccole quantità di neve al passaggio. In molte foto del reale da me visionate il transito veloce dei locomotori è accompagnato da nuvole bianche spettacolari che si sollevano dai binari innevati e questi bianchi mulinelli vorticosi sono immagini quasi *magiche* che incantano per esempio il mio nipotino più grande.

Dalle foto di vere neviccate, in Germania molto frequenti, ho verificato che spesso prima si cerca di eliminare il manto nevoso con i più piccoli Klima, molto maneggevoli, solo quando la massa sui binari supera il metro e più d'altezza i mastodontici Schneeschleuder 834 divengono operativi. Ricordo che si preferisce la trazione a vapore, in questi casi eccezionali, anche perché se non adeguatamente coibentati i serbatoi che contengono il carburante diesel possono gelare e causare l'arresto dei motori. A Roma nella grande nevicata del 1986 fu rimessa in funzione la 740 135 per sghiacciare a Termini gli aghi degli scambi: a Perugia nel 1986 sul mio balcone il termometro toccò i -15°, a Firenze si toccarono quasi 20° sottozero!!



Foto n. 4: il VT 11.5 viaggia in uno scenario da cartolina.



Foto n. 5: manca solo la posa della neve, che deve avvenire dopo l'asciugatura della colla vinilica, foto del 10 febbraio 2012.



Foto n. 6: una 151 già provvista di piccoli vomeri spazzaneve.



Foto n. 7: una 243 della DR già provvista di piccoli vomeri spazzaneve.

Sempre a causa delle eccezionali condizioni meteorologiche avverse del febbraio 2012 (foto n. 9), la Pappmaché (la preparazione nella foto n. 8) non riusciva ad asciugarsi facilmente e questo perché la sala del mio plastico, pur ben isolata e sicura, non è sempre riscaldata e il solo deumidificatore non era sufficiente a far tirare la carta pesta. La prima posa dell'impasto ha impiegato ben dodici giorni per indurirsi perfettamente. Terminata la realizzazione di questo diorama state tranquilli... il prossimo sarà a tema estivo!!



Foto n. 8: la preparazione dell'impasto della carta pesta.



Foto n. 9: il diorama tra la neve... vera!



Foto n. 10: la neve Noch incollata su uno strato di Colla vinilica diluita.

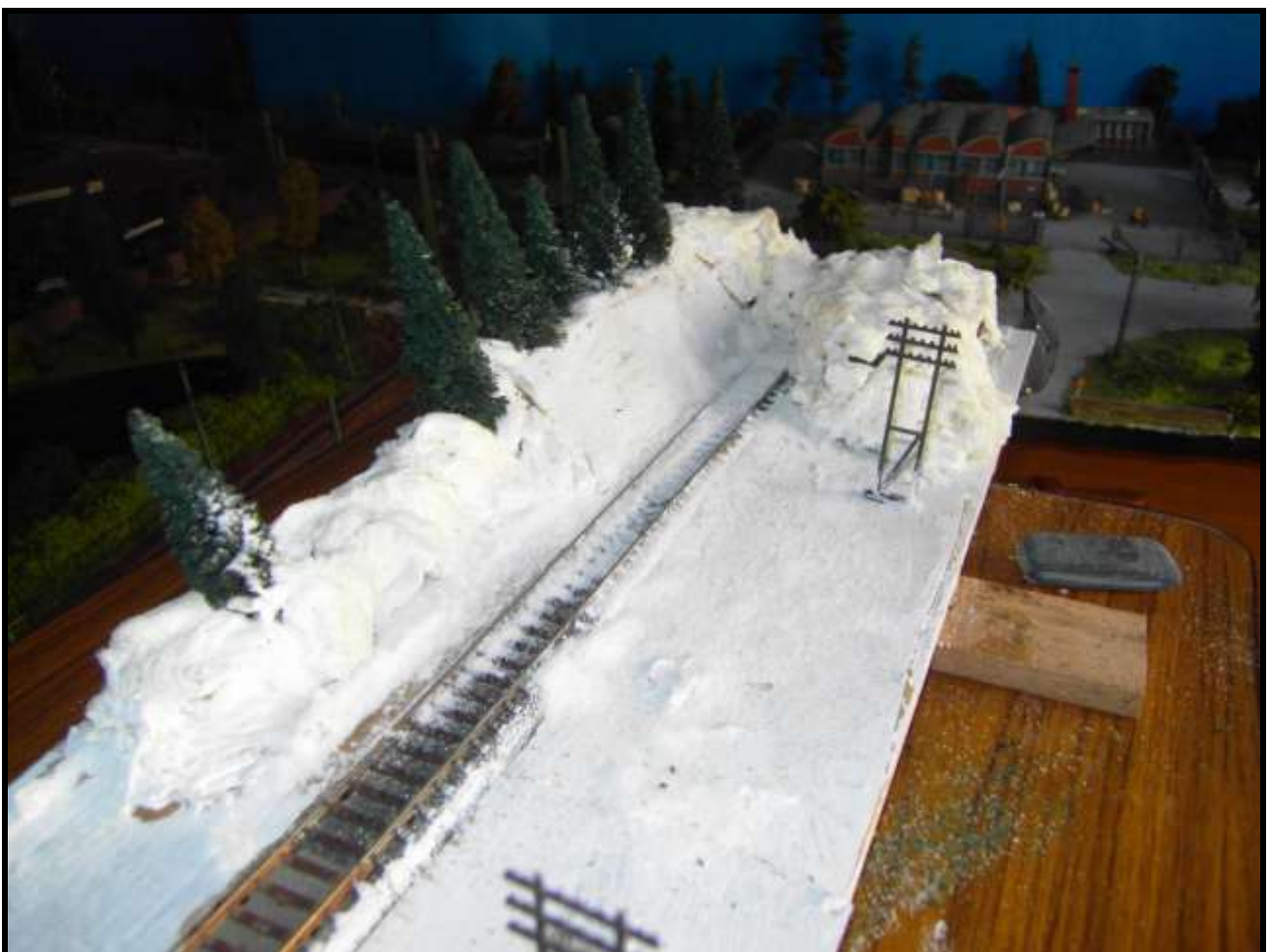


Foto n. 11: la neve Noch in una fase avanzata della posa.

LE FOTO DEL DIORAMA TERMINATO E OPERATIVO

Dopo molti giorni finalmente sia la carta pesta che il silicone bianco, su cui posai la neve Noch mentre era ancora fresco, si asciugarono e potei così, con una gomma speciale, eliminare con pazienza le eventuali sbavature di acrilico bianco e colla vinilica che avrebbero impedito la corretta conduzione di corrente. Il 20 febbraio 2012 iniziai a fotografare i miei mezzi sgombraneve: le **foto dalla n. 12 alla n. 15** si possono riportare all'epoca III, sia infatti la Br 24 016 che il Klima appartengono a quel periodo, mentre le **foto dalla n. 16 alla n. 21** sono dell'epoca IV, la nostra Märklin precisa che il convoglio era operativo nel 1970.

Si possono allora immaginare situazioni di blocco della linea, in cui o lo spazzaneve Klima o lo sgombraneve rotativo Schneeschleuder siano intervenuti per ripristinare la linea interrotta, insomma... il *gioco* di fantasia mi ha coinvolto, anche perché ce la siamo vista brutta con 30 o 40 cm di vera neve, l'impossibilità di uscire dal garage, e da casa, e qualche problema a raggiungere a piedi la farmacia (2 km), o un supermercato vicino! Nella **foto n. 21**, finalmente, sono riuscito a cogliere la fresa al lavoro.



Foto n. 12: una Br 24 spinge lo spazzaneve Klima, 20 febbraio 2012.



Foto n. 13: la neve è troppo alta e ben presto il convoglio si ferma.



Foto n. 14: lo spazzaneve Klima e la Br 24 016 arretrano.



Foto n. 15: la Br 24 016 nel diorama che, per un espediente della fotocamera, sembra baciato da un raggio di sole.



Foto n. 16: la Br 055 848-6 spinge lo spazzaneve a vapore.



Foto n. 17: il convoglio tra fischi e sbuffi arriva al punto del blocco.



Foto n. 18: lo spazzaneve ha ancora gli sportelli chiusi.



Foto n. 19: lo spazzaneve, con i fari di linea accesi apre gli sportelli.



Foto n. 20: lo Schneeschleuder accende il faro da lavoro.



Foto n. 21: la fresa gira vorticosamente.

QUANTO PESANO E RICAMBISTICA

Da tempo è in atto nella Märklin una revisione della numerazione dei pezzi di ricambio, perciò non meravigliatevi che i numeri non corrispondano più con quelli da me segnalati in altri capitoli. La Märklin tramite i vostri negozianti di fiducia fornisce sempre i ricambi anche con la vecchia numerazione.

SPAZZANEVE

TRAINATO	947 5 160-6 DB art. 26833
peso	496 grammi
pattino	138079
cerchiature*	assenti
dispositivo fumo	7226 (montaggio da sopra)
illuminazione	Led (secondo esploso)
carboncini	Assenti nel motore (fresa) 2091493
Codice di fabbrica	mfx 69

BR 055 848-6

(macchina uscita nel 2011, abbinata allo spazzaneve)

LOCOMOTIVA	Br 055 848-6 DB art. 26833
peso	368 grammi
Pattino*	E206370
cerchiature*	E220530 o 7153
dispositivo fumo	72270 (montaggio da sotto)
illuminazione	Led
carboncini	Assenti nel motore 206955
Codice di fabbrica	mfx 55

*nuova numerazione ricambi

Questo 59° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 60 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

(III parte e fine)

Gian Piero Cannata

