

IL DEPOSITO LOCOMOTIVE DRG E DB Verso il ponte girevole



Foto n. 1: il percorso dalla fossa al ponte girevole in una foto *aerea*.

Un piccolo raccordo di appena 40/45 metri, in scala H0, consente alle locomotive di raggiungere l'ingresso al ponte girevole.

Nelle **foto n. 1 e n. 2** (quest'ultima di Marco Palazzo) viene evidenziato l'ampio respiro della zona, niente è *compresso*, anche se dalla foto aerea (*ambientata nel bigio periodo postbellico*) si vedono numerosi particolari quali edifici di servizio, edifici distrutti dai bombardamenti e persino locomotive a vapore pronte per la rottamazione.

Nelle **foto dalla n. 3 e n. 4** due cartelli d'ingresso al ponte.

Nelle **foto dalla n. 5 alla n. 8** l'ingresso della mastodontica Br 45 020 sul ponte girevole in retromarcia (si noti la scia del fumo).

Nelle **foto dalla n. 9 alla n. 19** il percorso di una Br 23, di una Br 38 e di una Br 03 dalla zona per il rifornimento dell'acqua (vedi la I parte di questo Capitolo) al ponte e da lì la *giratura* e il ricovero in uno dei garage, o in uno dei *tronchini* per la manutenzione.



Foto n. 2: il raccordo tra fosse e ponte in una foto di Marco Palazzo.



Foto n. 3: il raccordo arriva alla fossa del ponte, notate i cartelli.



Foto n. 4: i due cartelli visti all'altezza del macchinista.



Foto n. 5: spettacolare sequenza dell'ingresso sul ponte di una Br 45.



Foto n. 6: spettacolare sequenza dell'ingresso sul ponte di una Br 45.



Foto n. 7: l'ingresso sul ponte a passo d'uomo di una Br 45.



Foto n. 8: la Br 45 020 è pronta per la *giratura*.



Foto n. 9: la Br 23 002 ha terminato il rifornimento d'acqua.



Foto n. 10: la Br 23 002 si dirigerà verso il ponte tramite il raccordo.



Foto n. 11: la Br 23 002 sul ponte girevole.



Foto n. 12: la Br 23 002 sul ponte girevole.



Foto n. 13: inizia la *giratura* della Br 23 002 sul ponte.



Foto n. 14: la Br 23 002 nel garage n. 1 del Deposito.

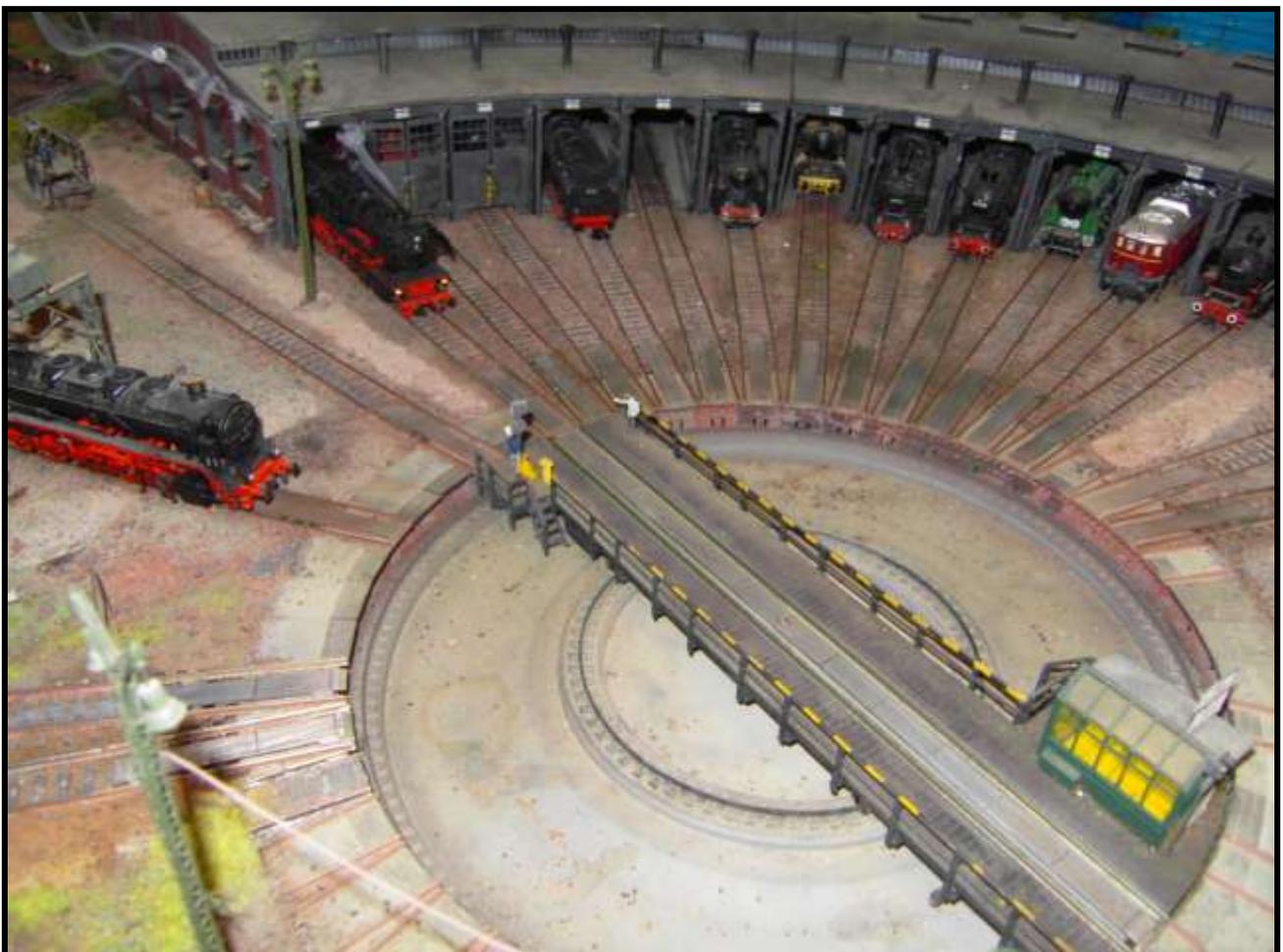


Foto n. 15: panoramica della foto precedente.



Foto n. 16: la Br 38 2581 ha terminato il rifornimento d'acqua.



Foto n. 17: la Br 38 2581 a retromarcia verso il ponte girevole.



Foto n. 18: la Br 03 287 sul ponte girevole.



Foto n. 19: la Br 03 287 dal ponte ad un *tronchino* di manutenzione.

Particolari del ponte girevole (cartelli vari)



Foto n. 20: il lato del ponte con la cabina.

Nella **foto n. 20** uno dei due lati del ponte girevole, con tre cartelli di avviso posizionati sulla cabina che, al vero, contiene i comandi della strumentazione e i motori della piattaforma.

Il cartello in alto, tradotto in italiano, suonerebbe: “procedere a passo (d’uomo)”, alla lettera... *al passo velocità*, lo stesso avviso di quello a sinistra nella **foto n. 4**; i cartelli sul ponte sono stampati in entrambi i lati e quindi sono sempre visibili dai *macchinisti in H0*.

Ho visto comunque altre segnalazioni sulle piattaforme, forse alcune persino ironiche tipo: “*rauchen verboten*” (vietato fumare!).

Esistono anche delle speciali indicazioni che, a seconda della lunghezza della locomotiva, consentono al macchinista di arrestare la macchina nel punto preciso sul ponte ed evitare le famose frenate lunghe... pericolosissime se il ponte non è nella posizione di *attraversamento*! Ma essendo queste indicazioni praticamente invisibili in scala 1:87, e posizionate sui lunghi corrimani laterali, le ho volutamente tralasciate come del resto altri particolari microscopici in scala 1:87.

Vedi quanto può facilmente accadere su un ponte girevole nella **foto n. 21** di Marco Palazzo scattata nel 2007 nel mio impianto, durante una

pur bella giornata all'insegna della Märklin e, vi assicuro, l'incidente non fu assolutamente creato ad hoc, *accadde e basta*, per aver dimenticato al minimo una 216 diesel, che dopo qualche minuto, procedendo quasi a passo di formica, rischiò di precipitare nella fossa (furono i carri a trattenerla); questo particolare, *drammatico incidente*, è nella realtà accaduto spesso ed è sempre causa di gravissimi danni o persino della distruzione di locomotive.

Curioso il cartello a destra della 216 in bilico: *Vorsicht Grube*.

Torniamo alla **foto n. 20**: il secondo cartello in basso, tradotto in italiano suona: “locomotive (macchinisti) alt! Piattaforma girevole, prima di procedere attendere il segnale acustico, percorrere lentamente (*il ponte*)”. Ecco le trascrizioni, se volete potete ricavarne delle **tabelle**, come esempio una è riportata, i caratteri piccoli sono in corpo 6.

Schritt Geschwindigkeit – velocità a passo d'uomo);

Lok Halt! Drehscheibe Erst Hupsignal abwarten Langsame befahren

Lok Halt! Drehscheibe Erst Hupsignal abwarten Langsame befahren
--



Foto n. 21: la 216 in bilico sulla fossa della piattaforma (M. Palazzo).

Infine il cartello più basso recita: *Das Betreten und Bedienen der Drehscheibe ist nur berechtigten und geprüften Bediensteten gestattet*, tradotto in italiano: “l’ingresso e il servizio (sulla, della) piattaforma girevole è autorizzato/consentito e permesso solo dal personale di servizio”, la traduzione è in parte adattata.

Nella **foto n. 22** si può ben apprezzare quanto sia particolarmente difficile per alcune macchine lunghe, quali le Br 10, posizionarsi sul ponte girevole, sporgere può essere causa di danni ai respingenti o alle ruote dei carrelli.



Foto n. 22: Br 10 001 entra a malapena sul ponte girevole (M. Palazzo).

Nella **foto n. 23** uno dei due lati del ponte girevole, con l’unico avviso di non superare i 5 km/h e il medesimo segnale posto sull’altro lato... anche se sono certo che qualche modellista lo avrà reso sonoro e luminoso, io non ci ho provato.

Si possono vedere anche, dal lato del ponte senza cabina, dei comandi per la piattaforma, vivacizzati, ma *solo* dalla Fleischmann, in giallo canarino antinfortunistico, mentre per la piattaforma della Märklin (**l’articolo 7286**) identica e prodotta in collaborazione/concessione con la concorrente di Norimberga, è previsto un grigio sporco realistico, ma un po’ troppo uniforme.

Invece di impazzire nel tentativo di rendere operativi quei segnali (oggi con la miniaturizzazione potrebbe essere senz'altro possibile) mi sono dedicato a migliorare la presa di corrente dei pattini, avendo acquistato la mia piattaforma nel 1990, quando solo la Fleischmann produceva questo accessorio così essenziale e affascinante.

La mia Drehscheibe è perciò il primo modello prodotto dalla Casa di Norimberga per (come tenevano a sottolineare) *il sistema a tre rotaie della Märklin* e solo anni dopo entrò (forse modificato?) nel catalogo della Casa di Göppingen a rimpiazzare la loro vecchia piattaforma per il binario "M". Per migliorare la scarsa conducibilità della zona soggetta ad imbrattarsi di grasso o olio dei motori praticai dei micro fori dal basso sulla passerella del ponte e le minuscole *estrusioni* così prodotte hanno praticamente risolto il problema.



Foto n. 23: il lato del ponte senza la cabina, notate i forellini sulla passerella, praticati, dopo smontaggio, dal basso.

Consultate comunque il mio libro "Serena discussione... al:

§ 7: Come realizzare un Bw (deposito ed officina).

Foto di locomotive sul ponte girevole

Nelle **foto dalla n. 24 alla n. 36** alcune delle centinaia di macchine che in ogni tempo o epoca storica hanno percorso il ponte girevole della mia piattaforma in funzione sin dal 1991 nelle 3 versioni del mio impianto di Vibaden.

Ho persino delle ventennali riprese della zona in cui si vede bene che, per far emettere del fumo da fermo, bisognava invertire più volte la marcia... sperando che la sovratensione non bruciasse il cannellino del fumo! Altri tempi che fanno sembrare il passato *antidiluviano*.

La piattaforma e i garage (la zona era costruita come un diorama ben sezionato) furono spostati da Vibaden 1 nel 1995, reso operativo circa nel 1997 e nel 2005 di nuovo il diorama fu smontato da Vibaden 2 e trasferito nella *forse* (data l'età del sottoscritto) *definitiva* terza sede.



Foto n. 24: Br 50 1301 e Br 55 5555.



Foto n. 25: Br 23 001.



Foto n. 26: Br 10 001.

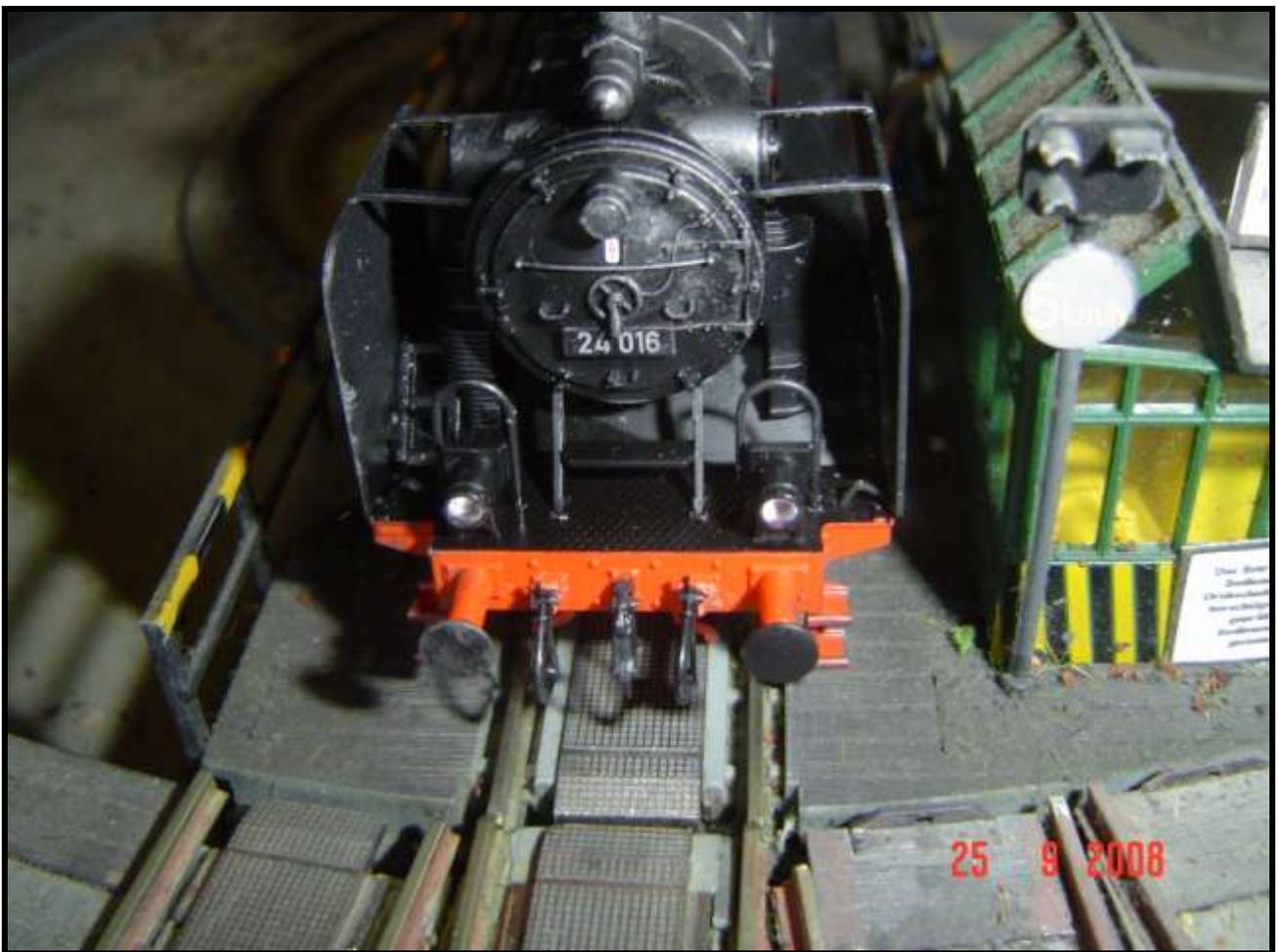


Foto n. 27: Br 24 016.



Foto n. 28: Br 64 250.



Foto n. 29: Br 41 354.



Foto n. 30: Br 45 020 (foto Marco Palazzo).



Foto n. 31: Br 01 147.



Foto n. 32: la museale Br 52 3604.



Foto n. 33: la museale Br V 140 001.



Foto n. 34: la draisina Br 701 033-3.



Foto n. 35: una 218 231-9.



Foto n. 36: un Köf II traina un tender di una 043 (folle e Roco).

I 12 garage di ricovero

Nelle **foto dalla n. 37 alla n. 42** alcune immagini scattate anche da amici che non mancano mai di immortalare il mio deposito... una grande attrazione e ricchissimo di particolari.

Alcune foto risalgono al 2004 e sono dell'amico Marco Palazzo scattate durante le sue visite nella vecchia sede di Vibaden.

Sempre di Marco Palazzo la **foto n. 39**, scattata nel 2006 (ottobre) quando il mio terzo impianto era oramai quasi operativo al 90%.

Di pochi giorni prima le **foto n. 40** di Mauro Cozza, mentre la **foto n. 41** fu scattata nel marzo di 2008 sempre da lui.

La **foto n. 42** è di un appassionato romano Massimo Carvelli venuto, insieme al collezionista Salvatore Mammoliti, a visitare il mio Vibaden nel giugno 2010.

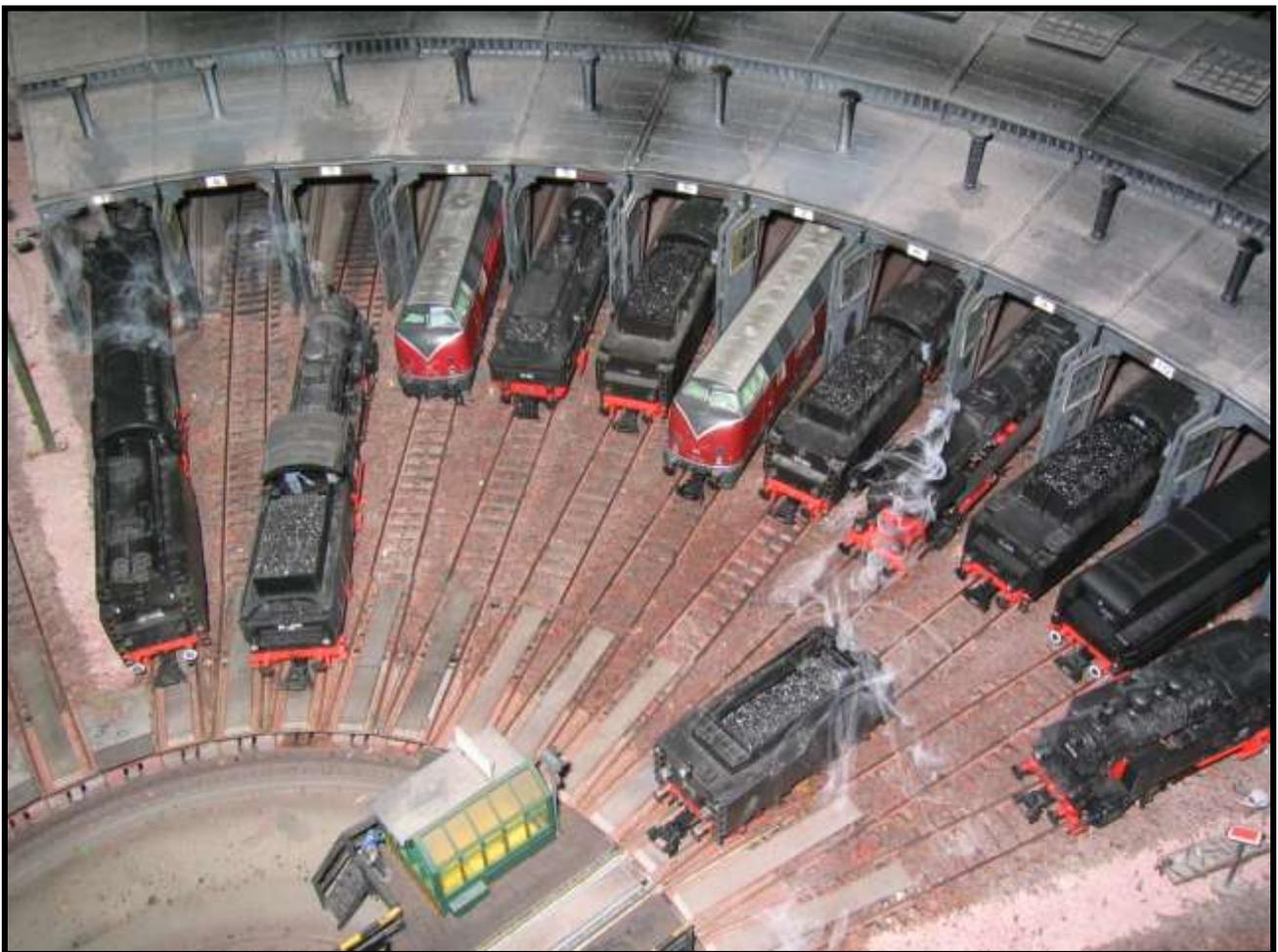


Foto n. 37: il deposito (foto di Marco Palazzo del 2004).



Foto n. 38: particolare a sinistra del deposito (foto M. Palazzo 2004).



Foto n. 39: la raggiera dei dodici garage in una foto di Marco Palazzo.



Foto n. 40: la raggiera dei dodici garage in una foto di Mauro Cozza del settembre 2006.



Foto n. 41: la raggiera dei dodici garage in un'altra foto di M. Cozza, però del marzo 2008.



Foto n. 42: i dodici garage in una foto del 2010 di Massimo Carvelli.



Foto n. 43: i dodici garage in una mia foto ambientata nel 1967.

Elenco dei cartelli e segnali specifici.

- a) **Vorsicht Grube!**: prudenza fossa - Oppure: **Vorsicht Löschrube!**, cioè, attenzione fossa per spegnere (le ceneri); da collocare in zone dove sussiste il pericolo di cadere, come in prossimità delle fosse di visita, della ceneriera centrale o del ponte girevole.
- b) **Sicherheitsvorschriften beachten!**, (per cantieri e depositi DB in genere) - Ovvero: attenersi ai regolamenti di sicurezza!
- c) **Lok Halt! Drehscheibe erst Hupsignal abwarten Langsame befahren.** Questo ultimo cartello è collocato sulla cabina del ponte girevole e letteralmente suona: Locomotive alt! Attendete prima il segnale acustico del ponte girevole e procedete lentamente.
- d) Sul tetto di qualche rimessa campeggiava: **Nicht qualmen!** vietato fare fumo, intendendosi di non esagerare con le emissioni inutili. Qualche buontempone aggiunge: **rauchen verboten!** vietato fumare, cartello che ho visto in una foto, ma che sembra uno scherzo in presenza di locomotive a vapore!
- e) **Schmieröl!**: da collocare davanti alla porta di un capanno attrezzi e specificatamente nel magazzino che conserva olio lubrificante, oliatori da macchinista, stracci ecc.
- f) **Der Aufenthalt im Drehbereich des Krans ist verboten:** cartello da collocare nella intelaiatura della gru mobile che avverte il personale di non sostare nella zona d'azione della gru stessa, per motivi antinfortunistici.
- g) **Überschreiten der Drehscheibe ist verboten:** da collocare sulla ringhiera del ponte girevole, che tradotto vieta l'attraversamento del ponte girevole, nella buca della piattaforma però si vedono varie foto di addetti alle pulizie... con scopa in mano.
- h) **Achtung! Schuppenfore Profileinschränkung:** da collocare sulla ringhiera del ponte girevole, che tradotto molto liberamente, per rendervi il tutto più comprensibile, avverte (attenzione!) nella zona dei garage si deve prestare la massima cura per evitare di collidere con i portoni... di non *strusciare* direbbero a Roma.
- i) **Besandungsanlage:** cartello per la sabbiera (vedi le foto nella prima parte di questo Capitolo).



Foto n. 44: i piccoli segnali bassi tra i binari evitano collisioni!

Sono praticamente invisibili, se non con luce favorevole nelle **foto n. 44 e n. 45**, i segnalatori bianchi e rossi posti tra i binari sono equiparabili alle *nostre traverse limite di stazionamento* e aiutano, sia al vero che nel modellismo, ad evitare la collisione fra rotabili.

C'è da aggiungere che i depositi museali, ancora numerosissimi in Germania, possono avere più o meno garage del mio *personale* deposito e che i binari possono essere perciò più distanziati, così i garage possono trovarsi più accostati alla piattaforma, insomma ce n'è per tutti i gusti... *tedeschi*.

Vi consiglio di consultare qualche rivista del tipo Eisenbahn Journal o Eisenbahn Kurier che spesso hanno preparato dei numeri speciali sull'argomento, vastissimo.



Foto n. 45: la Br 59 ha già superato i segnali bassi tra i binari.

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

