

LA LINEA AEREA MÄRKLIN A VIBADEN  
IV PARTE, LE MODIFICHE

- Märklin, pantografi e loco, articoli e accessori per la  
linea aerea, apparsi dal 2005 in poi –

**SINORA AVEVO “BARATO”!**



**Foto n. 1: palo a torre Sommerfeldt con contrappesi a Vibaden.**

**ESEMPIO: TRATTE DI REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DEL FILO**

Quando realizzai nel 2006 la nuova, ultima versione del mio impianto, la linea aerea della Märklin era appena uscita come *novità*.

Anche se utilizzai, per chi non avesse letto la *Storia di Vibaden*, molte parti del vecchio plastico, decisi subito di montare quelle nuovissime catenarie in acciaio saldato. Certo la gamma non aveva molti tipi di pali e m'accorsi subito che mancavano quelli a *doppie mensole*, sperai che già nell'anno successivo all'uscita dei primi prodotti, la Märklin fosse pronta per lanciare nuovi articoli che completassero la fornitura, macché! Nella **foto n. 2** potete vedere che il tratto di linea realizzato nel 2006 presenta una grave *incongruenza*: i pali, dopo quelli con i contrappesi, sono privi di doppie mensole, ma non potevo attendere, allora, anni, perché forse, *prima o poi*, fossero realizzati... così *barai*.

Potei solo rimediare alla mancanza dei pali a torre bassi perché, come ho spiegato meglio nella I parte di questo Capitolo, quelli alti erano di due tipi e quello utilizzato, sia in coppia per le sospensioni, che come palo a torre alto isolato, era addirittura privo dei porta mensole!  
Il rimedio fu *semplice* (per me): usai le *torri basse* della Sommerfeldt con contrappesi, che già possedevo ed avevo utilizzato a Vibaden *DUE*, adattandovi le mensole Märklin.



Foto n. 2: pali Märklin e torri Sommerfeldt in curva, senza la catenaria raddoppiata per la mancanza dei pali con mensole doppie.

Pensare che negli anni Cinquanta (il mio Catalogo della [foto n. 3](#) è del 1955) già la Casa di Göppingen prevedeva per la sua *grossolana* linea aerea, restata praticamente identica per quanto riguarda la catenaria sino al 2004 (ben oltre un cinquantennio!), un tenditore per fili (?) che nella [foto n. 4](#) allora era a catalogo come [articolo 409 SP](#), poi divenne il [7020](#) con la rivoluzione numerale del 1959 ed ebbe un costo che si aggirava tra 90 e 210 lire, circa, d'allora. Naturalmente quel piccolo accessorio non aveva alcuna reale funzione in H0, ma era un segno che *qualcuno* almeno aveva pensato a riprodurre un tenditore del *tipo a triangolo*, tipo che *credo* anche la casa Sommerfeldt riprodusse negli anni Settanta, probabilmente funzionante.

Più comune, e in uso oggi, è quello con *tenditore a ruota dentata*, dotato di contrappeso singolo o doppio che vedrete nelle prossime foto.





Foto n. 3: Catalogo Märklin del 1955 (collezione *originali* Cannata).

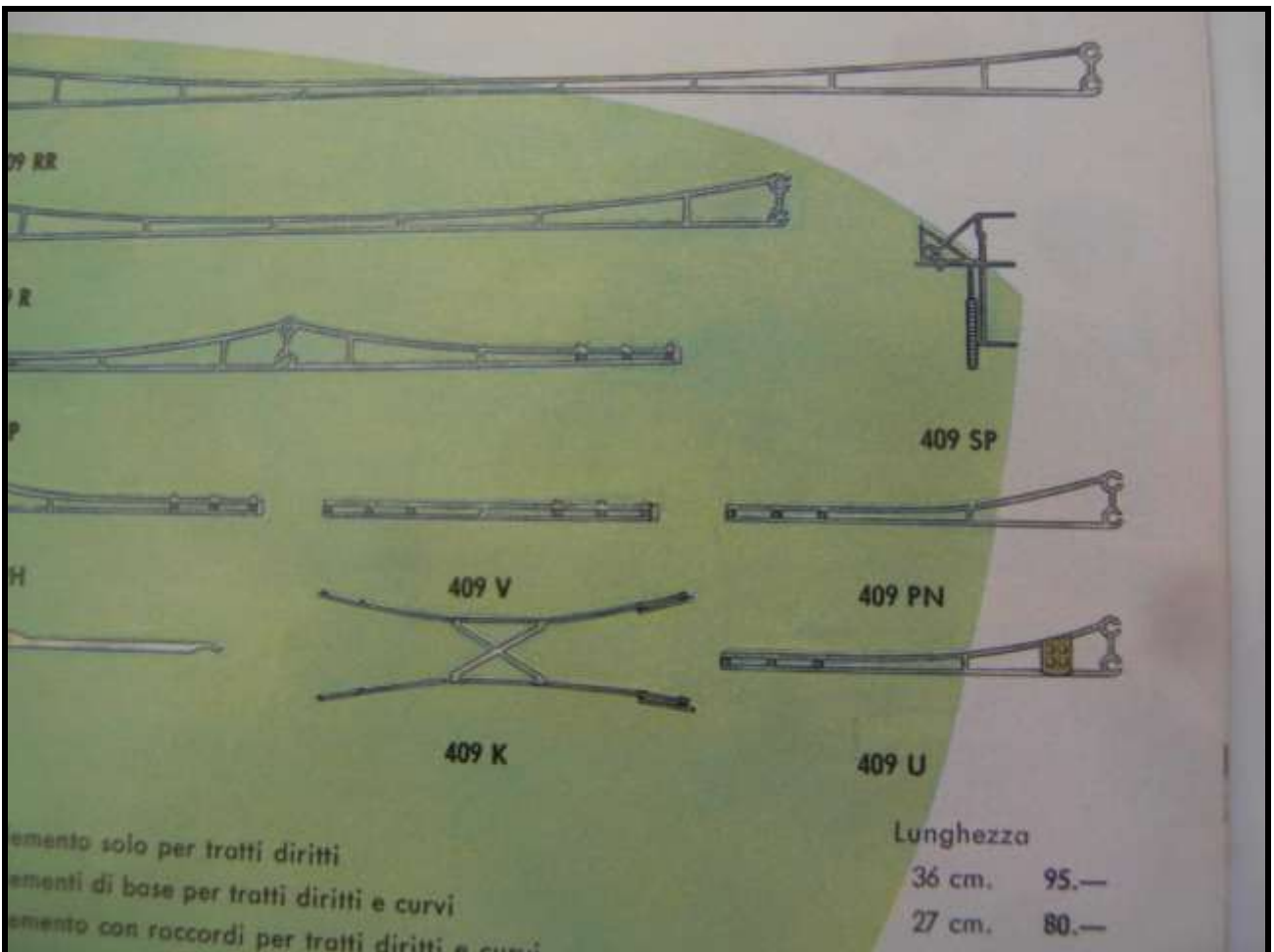
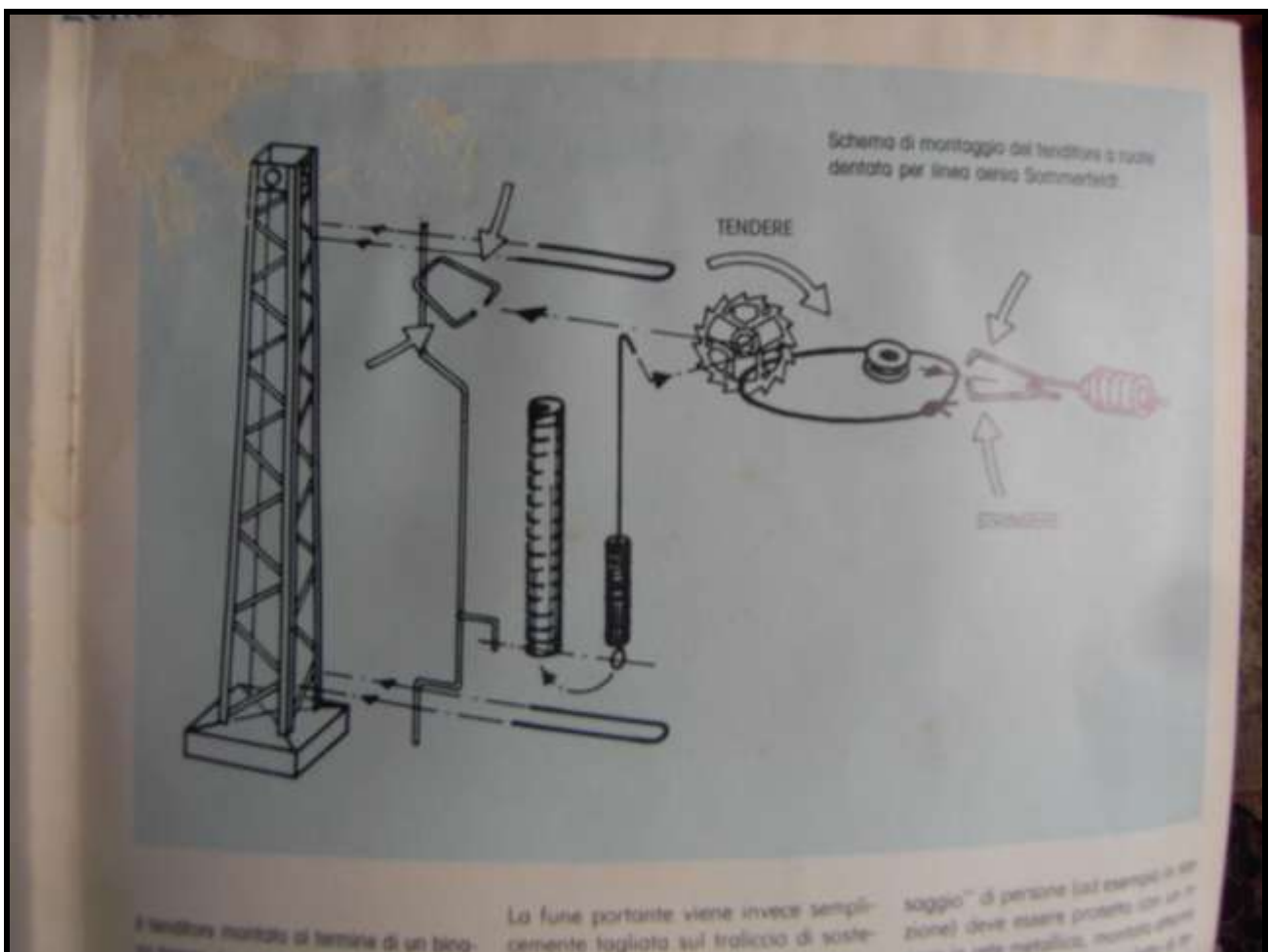


Foto n. 4: a destra in alto l'articolo 409 SP nel catalogo del 1955.

Tra la fine degli anni Sessanta e la metà degli anni Settanta alcune ditte tedesche, per lo più di tipo artigianale e fornitrici di accessori, si resero conto che la linea aerea proposta da Märklin non rispondeva più alle aumentate esigenze di una clientela più... *sofisticata*.

Cominciò così la produzione di linee aeree tedesche, svizzere, italiane, solo per citare le più note: ecco perché la Sommerfeldt produsse il tenditore a ruota che si vede nelle **foto n. 5 e n. 6** e che fu reclamizzato nel 1979, (**foto n. 7**) dalla rivista *Treni e Plastici*, periodico che terminò le pubblicazioni con il n. 10, causa la tragica morte del titolare Milan. La Märklin insomma sin da allora faceva da volano per le piccole ditte artigianali, creando una sorta di indotto, come si dice spesso oggi, un insieme cioè di attività collaterali alla sua produzione industriale.



**Foto n. 5: dettagliate istruzioni nella Rivista TRENI E PLASTICI.**

**Treni e Plastici** era un'ottima pubblicazione che si occupava *di tutte le marche* e di ogni nazionalità. Non stupisca che il sottoscritto ne fosse un assiduo lettore, ero un appassionato di linee tedesche sin da allora.

Per i neofiti: sappiate che all'epoca non era ancora (*ma stava per...*) uscita la famosa FS E 626 della Roco che, pur con le iniziali incertezze, fece entrare nel mondo della scala H0, canonica, i fermodellisti italiani!





Foto n. 6: l'articolo su Treni e Plastici era corredato di ottime foto.

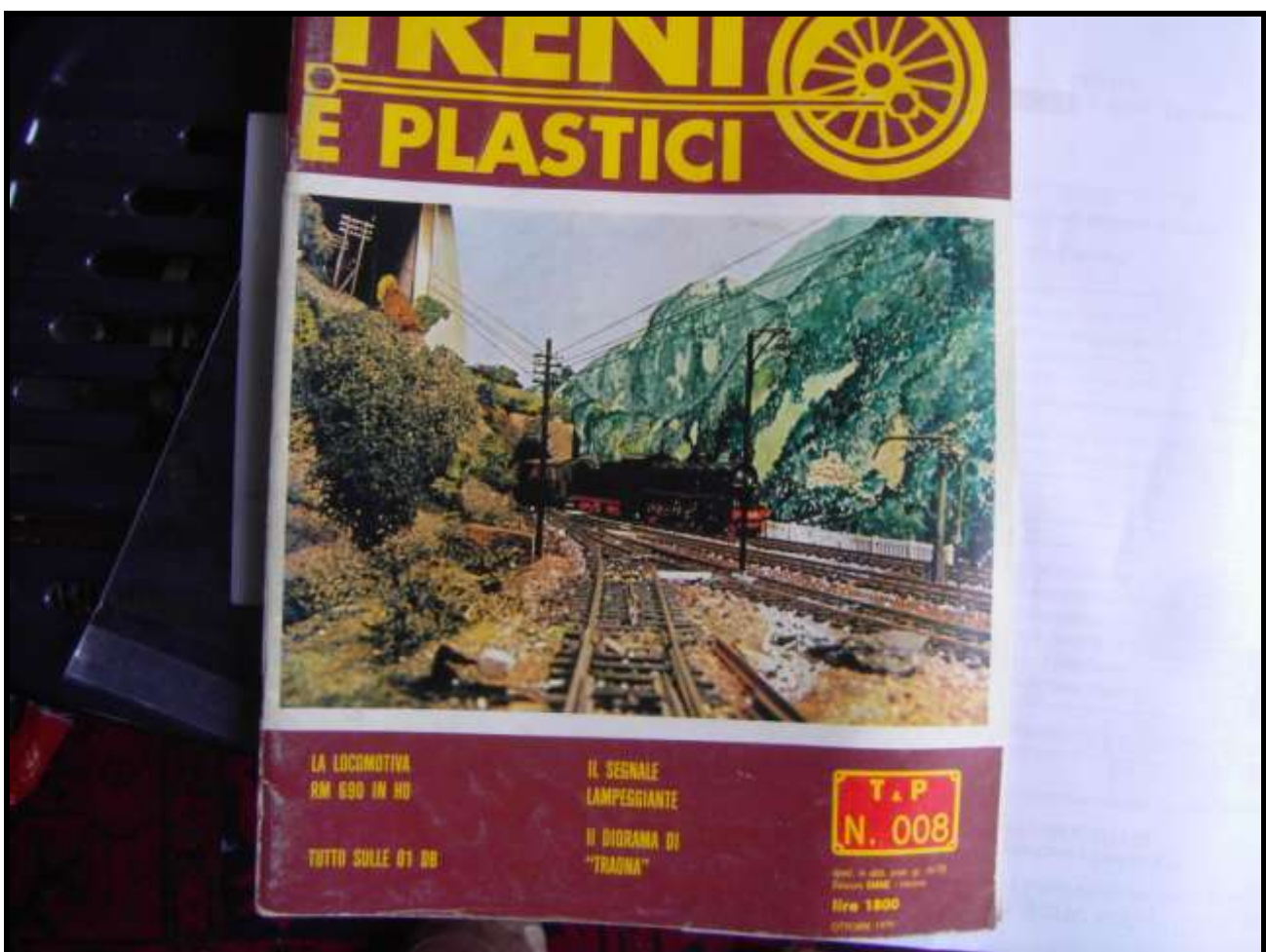
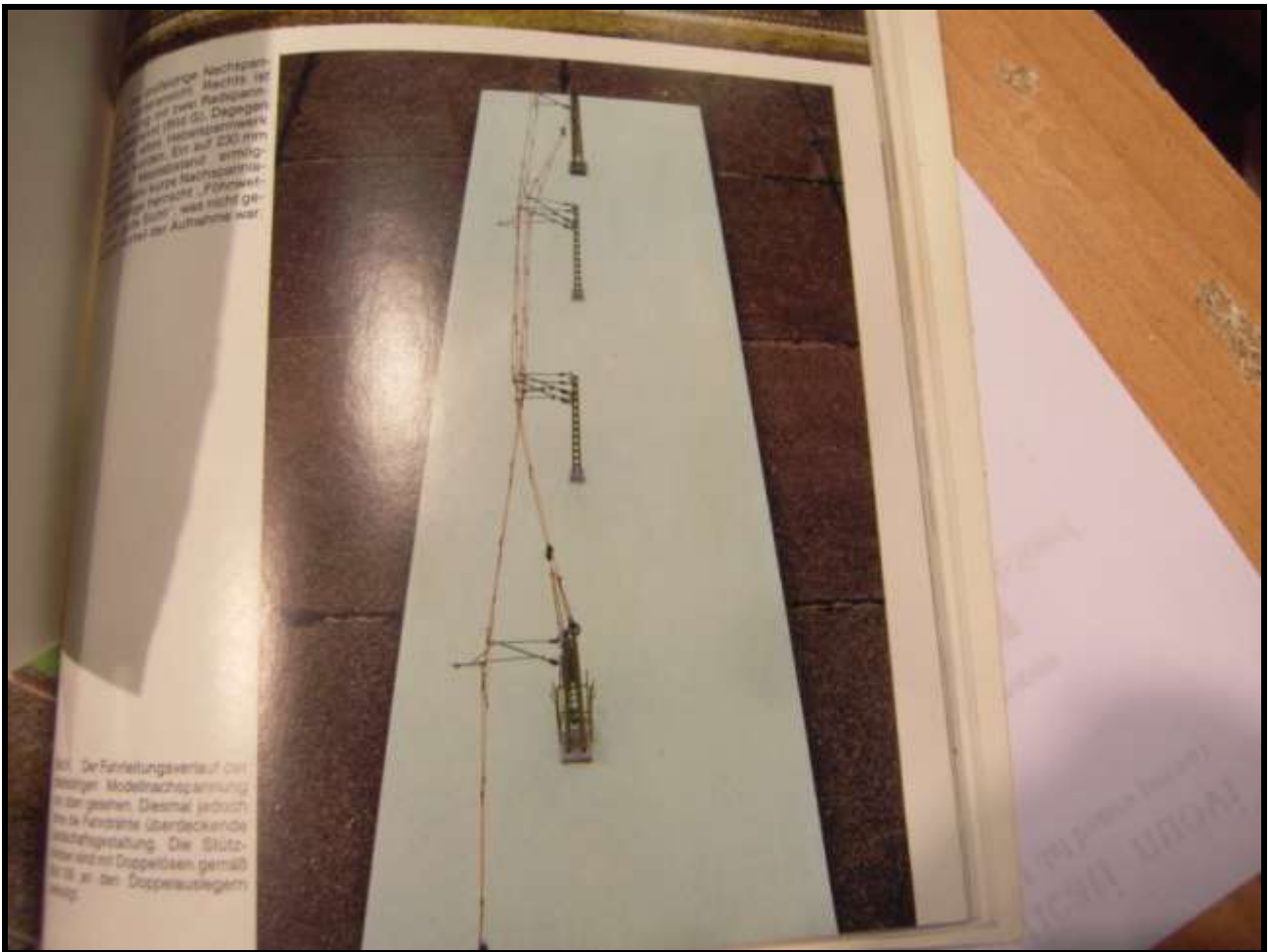


Foto n. 7: T & P n. 008, in cui compare l'articolo sul tenditore a ruota.

## L'IDEA DI UN'ULTIMA MODIFICA

Tornando al tema, come vedete nella **foto n. 8**, la presenza dei pali con doppia mensola è appariscente e, soprattutto, è evidente il raddoppio della filatura nel tratto tra i due pali con mensole doppie.



**Foto n. 8: schema dal libro Elektrische Fahrleitungen della MIBA.**

Il palo di linea con doppie mensole, di norma è semplice, ma, specie se supporta più mensole, come vedete nella **foto n. 9**, scovata su Internet e abbastanza recente (la vecchia diesel 221 è *privatizzata* da cantiere), può essere addirittura un palo a torre.

Quando le due mensole sono su un palo di linea, queste sono collegate al *fusto* con due barre che vedete nella **foto n. 10**: naturalmente il tutto è estremamente esile, neanche la Sommerfeldt riuscì, almeno anni fa, ad imitare la realtà. I vistosi isolatori evitano esiziali collegamenti al palo in cemento armato (la 15.000 volt in alternata fa male!).

Tutti gli appassionati che visitano il *mio* plastico prima o poi finiscono per ricordarmi con le loro, pur belle immagini, che dovrei intervenire. Le **foto n. 11 e n. 12** relative allo stesso tratto delle mie **foto n. 1 e n. 2**, ma prese da diverse angolazioni, mettono in grave evidenza la totale assenza delle doppie mensole e dei fili: purtroppo, il *tratto incriminato* rimarrà tale... modificare il tutto significherebbe smontare un intero lato del plastico! Ma potrò intervenire in un punto molto visibile e facilmente raggiungibile...





Foto n. 9: un grosso palo a torre con tre mensole, da Internet.

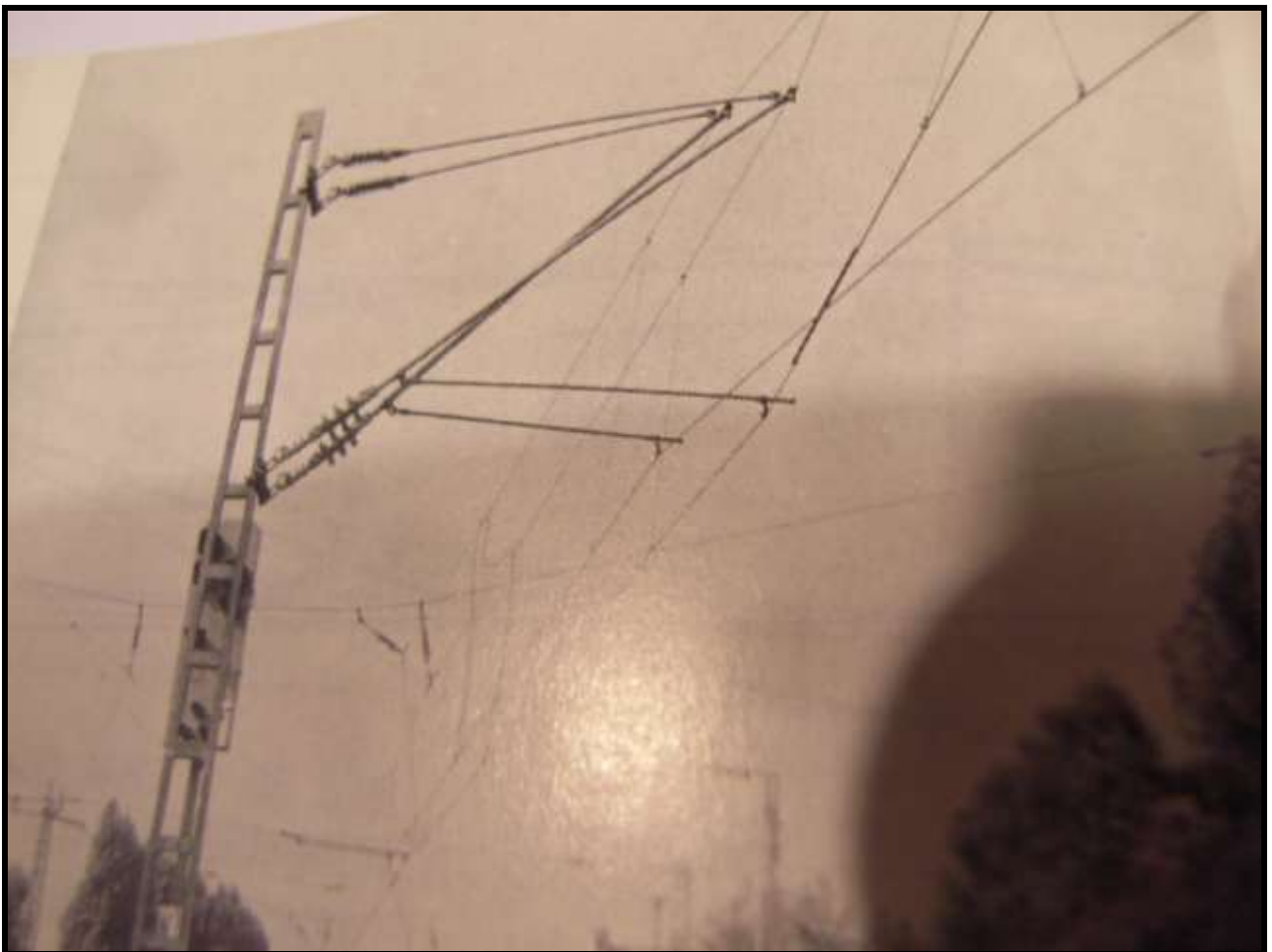


Foto n. 10: palo reale con doppie mensole dal libro **Elektrische Fahrleitungen** della MIBA.





**Foto n. 11: evidente la mancanza delle doppie mensole e della doppia filatura, immagine presa a Vibaden da Marco Palazzo nel 2006.**



**Foto n. 12: presa a Vibaden da Mauro Cozza nel 2007.**



## I PALI AUTOCOISTRUITI: ACCENNO ALLA COMPLESSA REALIZZAZIONE

Come promesso non vi annoierò con istruzioni particolareggiate su come abbia realizzato, *in un momento di follia*, i pali con le doppie mensole e come sia riuscito a piazzare, sempre le stesse (Märklin [art. 74151](#)) su pali semplici (Märklin [art. 74101](#)) e su quelli a torre, sempre Märklin, ma modificati ([art. 74142](#)). Per lo più mi limiterò a mostrarvi le immagini e a fare qualche commento.

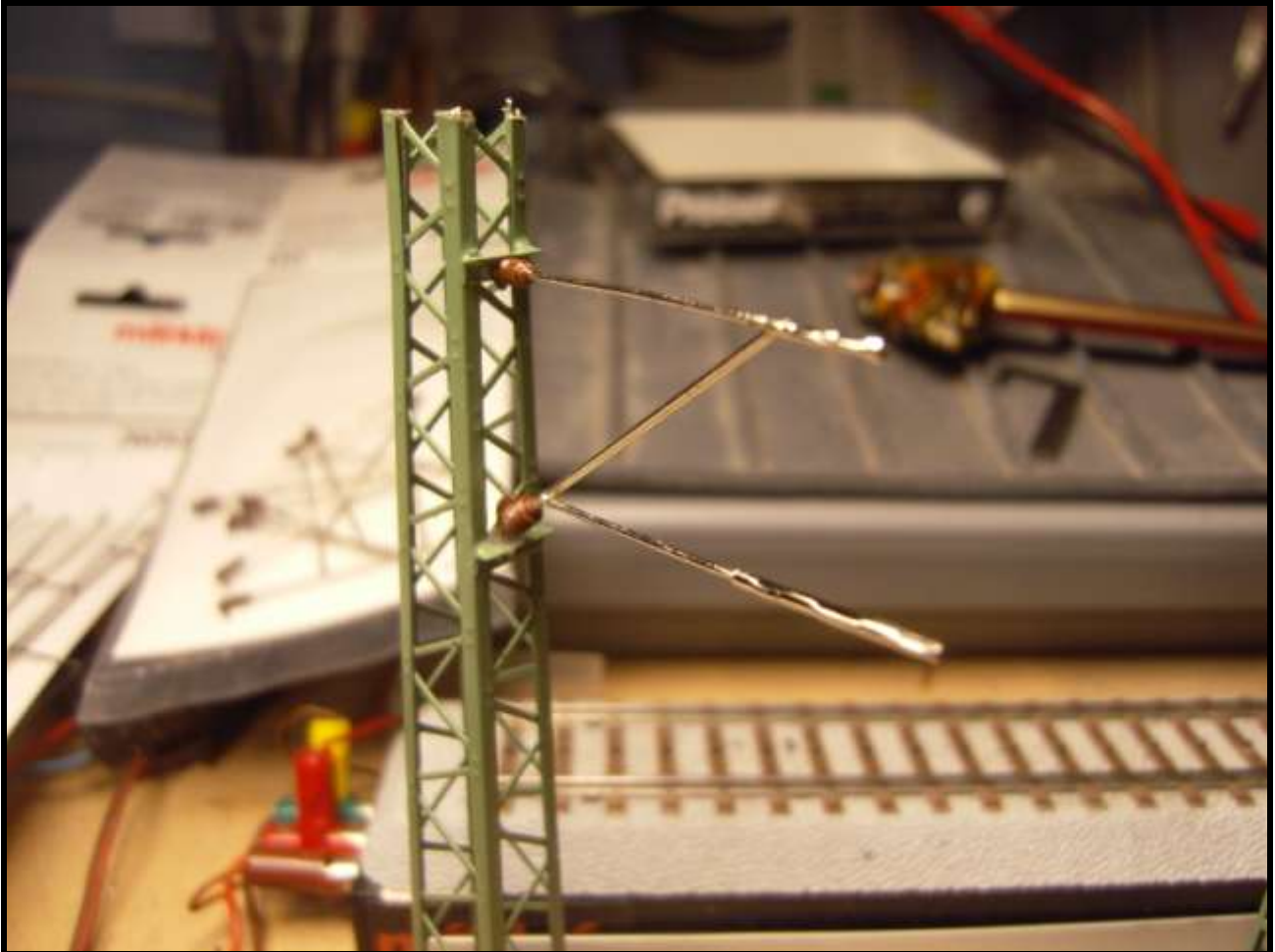


Foto n. 13: palo 74142, ancora da perfezionare, con la mensola 74151.

Il palo a torre [74142](#) è stato segato ed abbassato ([foto n. 13](#)), in seguito pareggiato, con una lima a ferro.

Anche le mensole [74151](#) ([foto n. 15](#)) si devono modificare, eliminando un piccolo tratto degli isolatori: sarà così possibile, scoprendo il metallo della mensola, incollarle meglio alle barrette in plastica scure, che in realtà andrebbero verniciate in verde ([foto n. 17](#)). Queste *barrette* sono ricavate da spezzoni avanzati. Le mensole così modificate s'incollano invece, nei pali a torre, nel foro praticato dalla stessa Märklin ([foto n. 13](#)). Come catenarie ([foto n. 14](#)), solo per motivi di lunghezza relativi al tratto del *mio* impianto, ho utilizzato quelle lunghe 252,7 mm ([art. 70253](#)). Nelle [foto n. 16 e n. 17](#) il palo a torre, ancora da perfezionare, e il palo di linea modificato con le doppie mensole.



Foto n. 14: articoli necessari per la modifica.



Foto n. 15: una mensola 74151 con gli isolatori ancora da modificare.



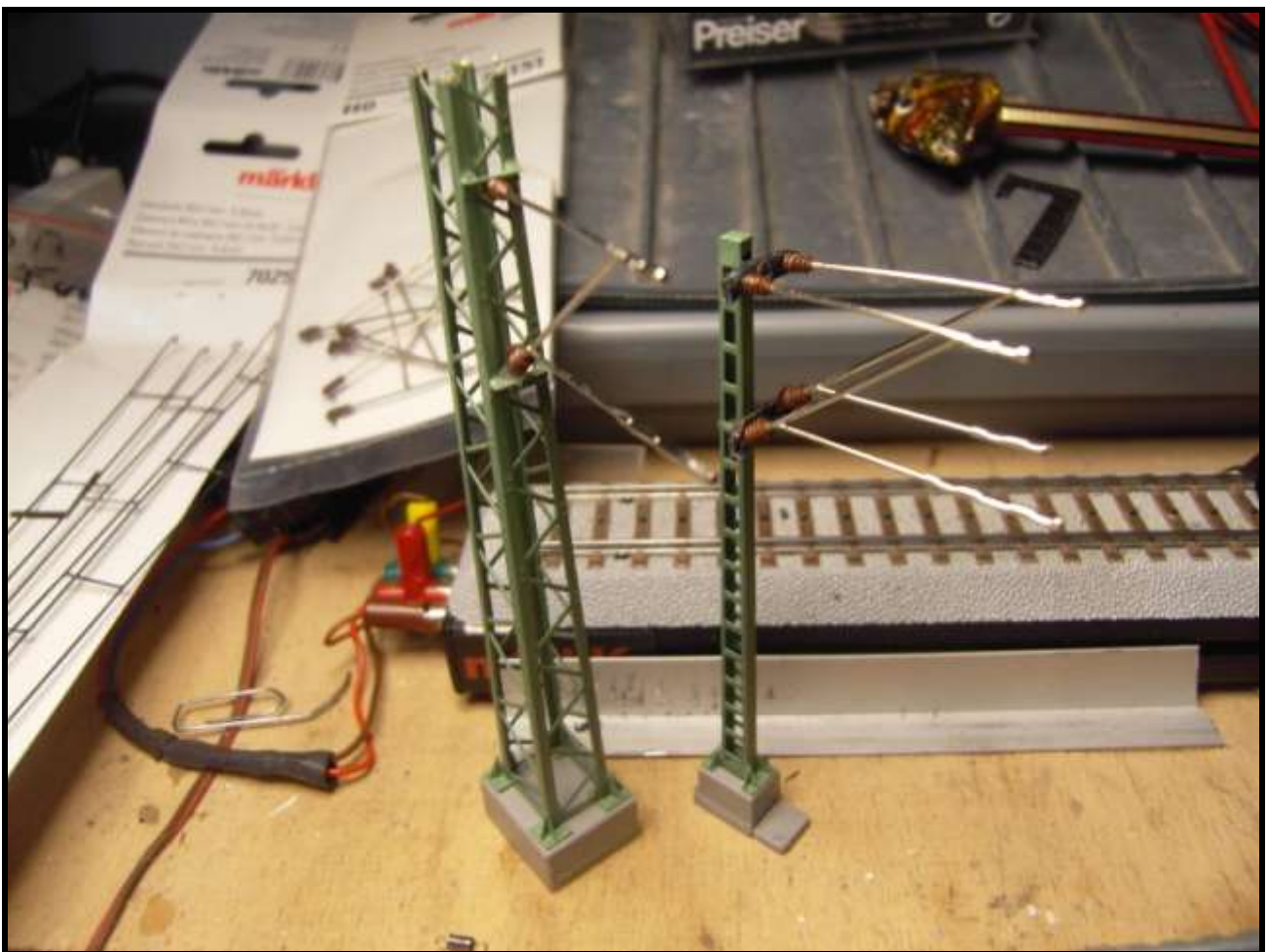


Foto n. 16: i due componenti autocostruiti per Vibaden.

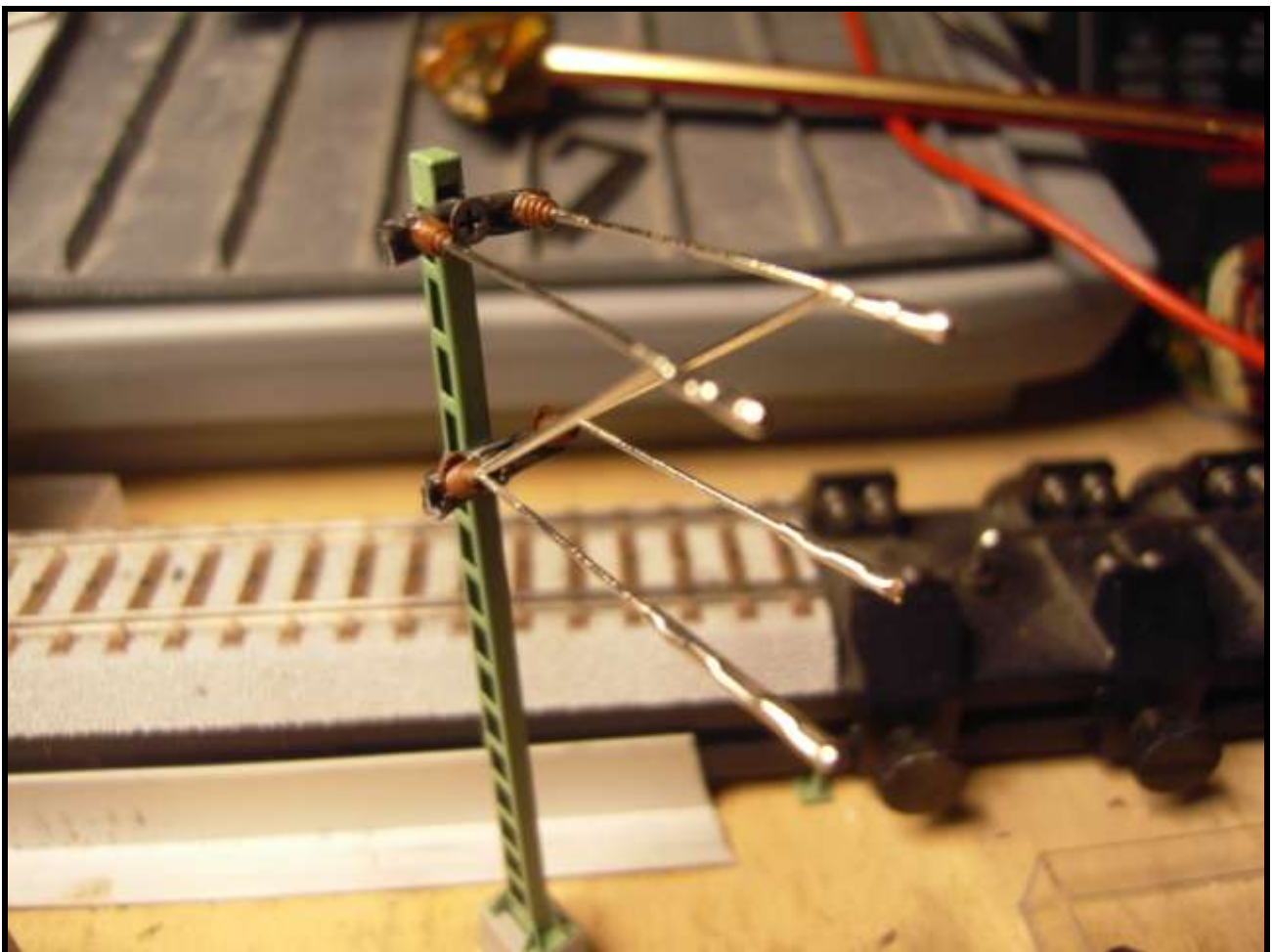


Foto n. 17: particolare delle doppie mensole.



**Foto n. 18: il tratto in uscita dalla galleria di Vibaden dopo il 2009.**

Nella **foto n. 18** il tratto di linea aerea ancora da modificare. In realtà questa parte del mio impianto era già stata ampiamente sconvolta nel 2009, a causa del gravissimo incidente che mi occorre il 20 luglio di quell'anno e mi costrinse, prima a varie settimane di *totale immobilità*, e poi a non potermi *inchinare* per altri mesi. Questo nel mio Vibaden vuol dire: non poter accedere alla plancia, non poter comandare i 54 deviatori, i semafori, le illuminazioni, gli *effetti speciali* e persino la piattaforma girevole. Per non *lasciare andare tutto in malora* fui perciò obbligato ad eliminare i ponti sospesi (**foto n. 19 e n. 20**) e a sostituirli con un semplice pannello sollevabile che mi consentiva di accedere, zoppicante, nella zona interna (**foto n. 21**).

In quel lungo periodo la linea aerea fu smontata e le locomotive dotate di pantografi viaggiarono con gli archetti abbassati; solo nel novembre del 2009 iniziai a rimontarla. Con estrema fatica, e molto dolore fisico, iniziai ad inchinarmi di nuovo poggiando le mie ginocchia a terra martoriata dai bravissimi chirurghi che mi hanno ricostruito i tendini. In pochi giorni fui più sicuro sulle gambe e mi accorsi subito che la modifica consentiva ai visitatori (specie ai *piccoli*, **foto n. 22**) di gustare meglio i convogli prima ingabbiati e poco visibili nei ponti metallici, che perciò non vennero più riutilizzati.





Foto n. 19: il tratto in uscita dalla galleria di Vibaden nel febbraio 2006.



Foto n. 20: lo stesso tratto (alcuni mesi dopo) e sino al 2009.





**Foto n. 21: il semplice pannello mobile (tipo ponte levatoio) che collegava provvisoriamente le due sponde alla fine del 2009.**



**Foto n. 22: i miei nipotini potevano ora vedere meglio le locomotive!**





Foto n. 23: pannello oramai bloccato e in parte accessoriato nel 2010.



Foto n. 24: il pannello completato e immerso nel verde nel 2012.



## SOSTITUZIONE DEI VECCHI PALI



Foto n. 25: la sostituzione del primo palo.

Nella **foto n. 25** si inizia con la sostituzione dei vecchi pali in simil-cemento con i nuovi elaborati da me con doppie mensole.

Per evitare di sporcare i binari (**foto n. 26**) con gocce di stagno o colla cianoacrilica si copra sempre il tratto di binario dove si sta lavorando.

L'aggancio delle catenarie è complesso e richiede la *santa pazienza* e inoltre non è possibile forzare troppo i nuovi pali elaborati per evitare rotture del delicato assemblaggio. Come si vede i fili vanno incrociati e in parte proseguono lungo il percorso di linea, in parte debbono essere agganciati al palo nascosto in galleria e a quello a torre basso, con la necessaria interposizione degli isolatori.

Con l'espedito di realizzare la complessa *tiranteria* all'uscita dalla galleria, ho evitato di costruire altri due pali con doppie mensole, anche perché purtroppo, causa un problema del tutto personale, ho terminato i meccanismi Sommerfeldt con contrappesi.





Foto n. 26: particolare dei 2 pali opposti durante la lavorazione.



Foto n. 27: 2 pali opposti *con doppie mensole* durante la lavorazione.





Foto n. 28: particolare degli isolatori e del cavo fissato al primo palo a torre, successivamente verrà piazzato un altro palo opposto .

### LE LUNGHISSIME PROVE

Sono durate quasi venticinque giorni e sono stati testati almeno 40 locomotori con diversi pantografi (foto n. 30 en. 31). Sono soprattutto quelli a braccio singolo che danno seri problemi, specie se affrontano le giunzioni delle catenarie di *contro ginocchio*.

Agli inizi il pantografo dell'ET 403 "Donald Duck" (art. 37778 del 2012) dava addirittura problemi già con il palo semplice in cemento quando la linea non era ancora stata modificata, non me ne ero accorto, ma mi avvertì l'amico Tito Myhre durante una sua visita...! Stranamente invece nel nuovo, e più complesso tratto con doppia filatura, tutto è filato molto più liscio (foto n. 29).

Le prove sono state sempre ripetute con pantografi difficili quali quelli dei 103 che vedete nelle foto n. 32 e n. 33.

Molto timore e prudenza nei passaggi, ripetuti più volte, anche col terribile pantografo della 182 DB AG della famiglia delle "taurus" ÖBB, foto n. 34: in questo caso sono stati necessari dei piccoli aggiustamenti.





Foto n. 29: particolare delle prove con il nuovo pantografo dell'ET 403.



Foto n. 30: prove con locomotori (sullo sfondo) con pantografi diversi.





Foto n. 31: la stazione invasa da numerose locomotori per le prove.



Foto n. 32: una 103 transita nel nuovo tratto (vista dal basso).





**Foto n. 33: la 103 transita nel nuovo tratto (vista dall'alto).**



**Foto n. 34: delicate le prove con il pantografo della 182 *Taurus*.**



## L'EFFETTO FINALE

Lascio ai lettori il compito di giudicare l'operazione di rinnovamento di questo tratto di Vibaden senza troppo commentare le ultime due [foto n. 35](#) e [n. 36](#), (141<sup>a</sup> e 142<sup>a</sup> immagine di questo [78° Capitolo](#)).

Si poteva fare di meglio, *certo...* ma in questi tempi di crisi è meglio rispolverare qualche buona manualità di un tempo, in fondo sono un fermodellista da quasi... sessanta anni! Ho letto e riletto le opere di Maestri quali il compianto Italo Briano che scommetto non si sarebbe neanche sognato che un giorno 40 e più locomotive avrebbero potuto viaggiare su pochi metri di binario, ognuna indipendente dall'altra!



Foto n. 35: vista dall'alto della zona con i pali a torre perfezionati.





**Foto n. 36: vista dall'alto della zona con l'effetto della luce solare.**

**(IV parte e fine)**

**Questo 78° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, centinaia di 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”**

**Gian Piero Cannata**

