

SERENA DISCUSSIONE SULLA REALIZZAZIONE DI UN PLASTICO

DI
GIAN PIERO CANNATA

(1252 foto nel DVD, che, salvo diversa indicazione, sono dell'Autore, alcune sono ripetute per tematiche diverse)

ATTENZIONE LE FOTO SOTTOLINEATE SONO NEL TESTO LE ALTRE NEL DVD



Quando ci si accinge a realizzare, finalmente, il progetto dei nostri sogni, quello che abbiamo immaginato mille e più volte prima di addormentarci, o durante la lettura di una rivista, di un catalogo o di un tuffo in Rete, e ci si può sentire perduti. Abbiamo ritagliato uno spazio in casa, magari strappandolo con i denti e discussioni con la compagna del nostro menage, ed ora non sappiamo dove cominciare... cercherò di aiutare gli amici fermodellisti, andando per ordine.

IL PROGETTO E L'INDICE DELL'OPERA (PAGINE 366)

Il progetto comporta una grande quantità di variabili, tratterò i temi con esclusivo riferimento alla scala H0 (1:87) ed al sistema di binario *Märklin*: **ATTENZIONE il numero delle pagine varia nei capitoli.**

- § 1. **Dimensioni** (da pag. 3)
- § 2. **Tematica** (pag. 4, + 9 foto) →il totale comprende sempre anche le foto sul DVD
- § 3. **Esercizio** (pag. 7)
- § 4. **Tecnica costruttiva usata** (da pag. 1, +1 0 foto)
- § 5. **Tempi di realizzo programmati** (pag. 8)
- § 6. **Attrezzatura necessaria** a realizzare un plastico (da pag. 10 a 21, 37 foto)
- § 7. **Come realizzare un Bw** (deposito ed officina) (pagine da 1 a 25, 83 foto)
- § 8. **Galleria (metodo personale ed altri)** (pagine da 1 a 10 , 73 foto)
- § 9. **Invecchiare i rotabili e i binari, elaborazioni,** (pagine da 1 a 88, 223 foto)
- § 10. **Posare realisticamente la ghiaia** (pagine da 1 a 21, 61 foto)
- § 11. **Paesaggi** (pagine da 1 a 43, 132 foto)
- § 12. **PxL Passaggio a livello** (pagine da 1 a 19, 52 foto)
- § 13. **Semafori ad ala e non** (pagine da 1 a 36, 98 foto)
- § 14. **Sfondo o fondale** (pagine da 1 a 11, 45 foto)
- § 15. **Istruzioni di montaggio linea aerea Märklin** (pag. 1 a 29, 142 foto)
- § 16. **Vibaden, la sua storia** (pag. 1 a 37, 122 foto + 2 nella cartella Miscellanea)
- § 17. **La macchina a vapore** (Tappe storiche fondamentali) (pag. 1)
- § 18. **Consigli manutenzione della Ferrovia Märklin** (pag. 4 a 19, 50 foto)
- § 19. **Segreti di Vibaden + Bibliografia** (pag. 1 sino a 3, 123 foto)

Per i progetti in sé e per sé, le idee e gli spunti, nonché l'elenco dei binari "C", "K" o persino per gli "M", vi rimando ai piani inseriti nel DVD nella cartella **"Piani di tracciati"**. Due foto una di Marco Palazzo della casa dove troverete Vibaden, a Mugnano di Perugia vicino al Lago Trasimeno. Per informazioni potete chiamare due numeri telefonici: 3476757098 o 3398734735.☐



La casa ristrutturata nel 2005 da una foto di Marco Palazzo nell'ottobre del 2006. Dietro il grande Fico c'è la sede di Vibaden! Foto del giardino nel giugno del 2008.



§ 1.

LE DIMENSIONI

Le dimensioni minime, intorno ai 2 metri x 1 metro, possono, a mio avviso, dare discrete soddisfazioni solo se l'esercizio viene progettato per un uso *digitale*. Si può realizzare un diorama rifinito nei dettagli, dove poche loco alla volta possono, senza le complicanze elettriche della corrente continua, invertire la marcia in racchette per esempio celate in gallerie sotterranee, *parva sed apta mihi*. A tale proposito raccomando l'attenta lettura del § 3, da pagina 7.

Ovviamente potendo abbondare il discorso cambia, ma ricordo che un chilometro di linea in H0 (o chilometro secondo le nuove direttive europee) corrisponde ad 11,5 metri, circa, reali. Di norma vengono considerati *medi* gli impianti dai 3,5 metri sino ai 5 metri di lunghezza, ma tutto è relativo: è bello grande anche un impianto (con botola centrale) di 5x5 (25 mq) o può, secondo i gusti, risultare risicato un plastico (di tipo a parete) di 8 m x 1m. Ci sono poi gli impianti *medio grandi* dai 5,5 sino agli 8,5 metri e... va bene, poi si esagera!

Certamente sono pochi i fortunati che hanno plastici privati da 50 mq in su, mentre per i Club o per i plastici aperti al pubblico, queste misure possono essere anche superate tranquillamente. In Italia ce ne sono pochi esempi e, per non far torto a nessuno, non li nominerò.

Altro discorso per la Germania, dove pullulano i grandi mega plastici (da visitare!) e dove però gli appassionati si contano a... milioni!

In medio stat virtus, sentenziavano sempre i Latini, ed aggiungo un banalissimo: "chi si contenta gode!"

In questo primo paragrafo non vengono indicate foto da visionare nel DVD allegato, ma nel prosieguo troverete numerose foto di plastici di media grandezza ed anche un reportage fotografico di Marco Palazzo sul mega plastico di Merklingen ed altri impianti. Si tenga conto che le mie foto e quelle scattate con camere digitali negli anni antecedenti il 2006 sono visionabili anche con programmi come il Paint Shop Pro, mentre le foto recenti necessitano di programmi come l'Irfan View e computer minimo Windows 98. ■

§ 2.

TEMATICA

(4 foto nella cartella Miscellanea)

Qualunque sia la mera grandezza, ognuno può trovare immenso arricchimento nel realizzare un impianto perfetto per le sue aspirazioni e disponibilità; sono però costretto a fare un distinguo, forse non gradito a tutti, ma necessario sulla tematica: è verissimo che ognuno nel suo plastico può far viaggiare una *Big Boy* (vedi la foto di un tale gigante che viaggia a Merklingen in un paesaggio tedesco, nella cartella Miscellanea, foto 01 di Marco Palazzo) che traini carri delle Ferrovie cinesi, in una stazione Svizzera, con segnaletica italiana e chissà quale altro *mixer*, però non essendoci, appunto, limiti alla fantasia personale, io, non mi occuperò di queste *normali eccezioni*, francamente non ci riesco... o meglio non ci riesco più, perché nel lontano passato (1972/1983), realizzando vari altri plastici, anch'io non badavo assolutamente al tema.



Foto 01

Nelle foto 02 e 03 della cartella Miscellanea, scattate nel 2003 da M. Palazzo, nel vecchio Vibaden 2, vedrete una sorpresa (americana!),

specialmente sul primo binario di una stazione DB, ma era solo una meteora ferroviaria, utile per provare una splendida loco Diesel del Nuovo Mondo!



Foto 02



Foto 03

Oggi sono convinto che il massimo del godimento si ottenga non uscendo, se non per gioco o per prova, dagli schemi geografico-temporali scelti, certo una Henschel-Wegmann (art. Insider 26610 Märklin) è tanto bella da permetterle di girare su qualsiasi plastico anche se, lo sappiamo, è stata demolita da chissà quanto tempo, purtroppo (la foto 09 è di Mauro Cozza).



Foto 09

Proseguendo potrete trovare dei distinguo tra Ferrovia Tedesca, Italiana, Francese, Svizzera od Austriaca, ma principalmente parlerò solo di DB dal 1948 al 1993 e di DB AG. sino al... 2007.

Il riferimento modellistico è rigorosamente per la scala H0 (1:87). ◻

§ 3.

L'ESERCIZIO

(Foto, articoli ed accessori nei Cataloghi Märklin)

Per quanto concerne l'esercizio, noi fermodellisti, attualmente con la Märklin disponiamo di 3 sistemi ben noti: analogico (vecchio e nuovo), Digitale con terminali Motorola (6021), Digitale con Systems (Central station 60212, Mobile Station ed accessori).

- 1) analogico vecchio: oltre alle “intoccabili” loco della serie 800, sono molte le macchine dotate di varianti dell'invertitore di marcia elettro-meccanico, con la famosa molletta di richiamo che ha fatto tanto penare generazioni di appassionati... per *ritrovarla* in casa, quando inevitabilmente schizzava via su pavimenti e tappeti... di ciniglia! Poche loco di pregio, vantavano un invertitore che consentisse il cambio delle luci da bianche a rosse con un complesso, ma geniale sistema a slitte... Per inciso ho diretta esperienza solo delle due versioni del TEE olandese svizzero 3070, uscito nel 1965 e dal costo allora proibitivo di circa £ 34.000 (se completo della vettura di 1° classe) ed il 3071, versione dei primi anni Settanta, che era stata “rinnovata” nel senso che il TEE fu privato, per contenere i costi, dell'illuminazione interna, anche se, in compenso, furono migliorati i carrelli, nessuna delle due versioni mi sembra avesse un arredamento interno, roba d'altri tempi! L'ultima vera analogica (non mi è noto se con invertitore meccanico o ibrido) è la 3087, una locomotiva molto semplificata inserita nel catalogo del 2005; per certo la Br 218 217, articolo 30747 del 1997, aveva un invertitore tradizionale, compatto, di ottima fattura e funzionamento. La 218 217 è una Diesel *storica* con la colorazione unica rossa e crema e con tale veste cromatica è conservata per uso museale e per il traino di treni speciali. È uscita però come serie economica Hobby, con la grave pecca di essere solo una 216 ben ridipinta, (la acquistai analogica e poi l'ho fatta digitalizzare da Franco Spiniello anni fa).
- 2) Analogico nuovo: sto parlando delle varianti dell'invertitore di marcia prima ibrido, meccanico ed elettronico che consentiva sia un cambio direzione privo del fastidioso “saltello”, dovuto alla sovratensione, sia l'inversione delle luci (che prima nella quasi totalità delle locomotive Märklin rimanevano accese in

ambidue le direzioni), uno dei primi esempi fu quello della prima versione della Br 012 art. 3310, tanto criticata dalle Riviste tedesche, per l'estetica, da scatenare, di lì a qualche anno, una positiva rivoluzione nel *modus operandi* della Märklin che ha portato, con gli anni, ai nuovi capolavori che tanto amiamo. Con l'avvento della Diesel 221, art. 3581, di color blu-crema l'invertitore divenne totalmente *elettronico*; ci sono stati però altri e singolari tipi d'invertitori, montati sulle rare loco della serie 3500... che, pur analogiche, prevedevano un controllo del rallentamento selezionabile dal fermodellista tramite una vite, da cui è poi derivato il sistema meccanico di regolazione montato sui decoder Motorola e, mi piace ricordare che in quelle loco, e per la prima volta, fu montato un motore a 5 poli! Un esempio per tutti la Br 120 art. 3553. Facendo un passo indietro, dirò che, dopo l'avvento nel 1984/85 del Digital, accolto freddamente, almeno in Italia, la Märklin cercò altre due strade, poi abbandonate ed una terza (loco *Delta*) che dal 2006 non ha più macchine a catalogo; questi tentativi erano diretti a migliorare la marcia dei mezzi dotati di motore a 3 poli che girava intorno ad un indotto (tranne che per la serie a 5 poli 3500):

- a) trasformatori elettronici: c'era anche una variante con accelerazione e frenatura regolabile ed inversione di marcia temporizzata (e se, come me, ne possedete ancora qualcuno, achtung! Possono causare seri danni alle nuove loco digitali!!!);
- b) locomotive con scheda interna regolabile, appunto serie 3500, di cui ho già parlato.
- c) Delta, altri non era che un digital *povero*, nato per invogliare i restii con un sistema semplificato al massimo*.

Nessun esperimento, tranne il Delta, ha avuto il ben che minimo seguito. Una curiosità del Delta: le locomotive a vapore, ovviamente dotate di cannelli 7226, 7227, 72270 o Seuthe compatibili, se alimentate in corrente continua, emettevano fumo da ferme (sic!) a seconda della polarità del trasformatore.

In un senso *fumavano* vistosamente e nell'altro si muovevano nell'ultima direzione scelta con l'invertitore in alternata, solo che, in questo caso l'emissione fumogena era modesta e direttamente legata alla tensione erogata. Anche nell'ICE Experimental 401 DB, articolo 3370, uscito nella seconda metà degli anni Ottanta, ci fu una innovazione: il suo motore, se ali-

mentato *sempre* in continua, consentiva l'accensione delle luci da fermo, per un verso, o muoversi nell'altro. Attualmente si può considerare analogico *nuovo* l'invertitore montato su tutte le loco Digital, Delta comprese, che consente l'uso di queste macchine sugli impianti cosiddetti *tradizionali*. Quest'ultimo sistema come ho accennato, però, è stato abbandonato: ultime Delta uscite sono: la Br 92 delle DRG, ex T13 prussiana, articolo 34132 ed i locomotori Br 110 DB, articolo 34402 e Br 140 DB AG., articolo 34401 del 2005. Negli attuali cataloghi non compaiono più macchine di quel tipo. Per non tralasciare nulla, avverto che le vecchie loco Delta (acquistabili in qualche mercato dell'usato), per poter viaggiare su impianti digitali, *debbono* essere prima codificate, tramite i 4 cursori bianchi... seguite attentamente le istruzioni (partono altrimenti *a razzo!*).

*Non ne ho conoscenza diretta, però so che vi sono due versioni, almeno, del decoder montato sulle macchine Delta: la prima, più vecchia e diffusa, monta un decoder a soli 4 indirizzi che, come ho detto, DEVE necessariamente essere manualmente codificato in uno dei 16 indirizzi previsti (02, 06, 08, 18, 20, 24, 26, 54, 56, 60, 62, 72, 74, 78 e 80) per poter viaggiare su impianti digitali. Era però assurdo che bisognasse effettuare l'operazione inversa (eliminare i codici) per farli viaggiare sul tradizionale (quindi smontare i mantelli ecc); la seconda versione, aggiornata, prevedeva il riconoscimento *automatico* (come avviene oggi per le loco Digital che siano usate in tradizionale analogico) da parte del decoder del sistema di alimentazione in uso (analogico in corrente alternata, o digital), ma non ho mai avuto una macchina di questo tipo, apparvero e sparirono dai cataloghi in un anno o poco più, una dovrebbe essere stata la Br 110 art. 34402.

3) Digitale vero e proprio. Qui si apre un mondo così vasto ed impensabile soltanto 25 anni fa: il primo digitale era deludente o quasi, poiché, era vero che si potevano evitare sezionamenti ed interruzioni elettriche nel binario, ma solo per quelle poche loco predisposte, che inoltre non avevano rallentamenti od avvii dolci, ma solo una funzione (function) per le luci di testa; a peggiorare e complicare le cose il fatto che la Control Unit, come diceva la presentazione nel catalogo "cuore dell'impianto", non aveva funzioni, ma solo il compito di decodificare il segnale e quindi doveva essere abbinata necessariamente ai regolatori digitali Control 80 monofunzionali. La vera rivoluzione stava anche nel nuovo *tipo* di

alimentazione non più in alternata, ma in continua asimmetrica che praticamente non consente l'inversione dei cavetti B ed O (rosso e marrone). Nel caso fossero invertiti accidentalmente e, attenzione, sto parlando esclusivamente dei cavi che alimentano il binario, non avvengono danni (almeno se il tutto è limitato nel tempo), ma, per esperienza personale, vengono a mancare delle funzioni fondamentali: ad esempio le locomotive non fumano quasi più. Altri esperimenti non ne ho fatti!

Altre famose case produttrici hanno in quegli anni Ottanta messo a punto sistemi digitali, quello della Fleischmann, l'FMZ, dopo un promettente avvio è stato ritirato e sostituito con vari altri sistemi, alcuni dei quali consentono, credo, anche 15 (!) funzioni tra sonore e luminose, ma è un campo che ci porterebbe a parlare di corrente continua e quindi... fuori tema.

Tornando a parlare del digitale Märklin, con gli anni e gli esperimenti arrivò la centrale "tutto compreso"... la 6021 con 5 funzioni nel 1993, culmine del sistema Motorola, e i motori a 5 poli, le Loco a vapore con il *fischio* poi, in un turbine di evoluzione della miniaturizzazione, la Br 10 con il *ciuff ciuff* sincronizzato (!!), le Diesel che si *mettevano in moto*, fari di profondità, le regolazioni di marcia regolabili individualmente, i camerieri che *servivano* nelle vetture ristorante, i ballerini che *volteggiavano* nelle carrozze e le funzioni più fantascientifiche culminate con il VT 11.5, la Br 103 con pantografi *mobili* ed il primo *Big Boy*, che aveva bisogno di due codici abbinati, tante erano le sonorità possibili! È invece storia recente l'arrivo della, per ora, ultima generazione di locomotive e locomotori, rubricati sotto il nome di Systems e del nuovo mondo in evoluzione di suoni (anche troppi) e funzioni luminose pressoché perfetti... l'ultima 01 147 è veramente un capolavoro e funziona stupendamente, inutili i raffronti con le 01 degli anni Cinquanta e Sessanta*. Questo nuovo digitale, per ora è in fase di miglioramento continuo, con loco dotate anche di 12 (!) funzioni diverse... staremo a vedere. Per il momento il mio personale giudizio è critico, non tanto per l'utilità delle nuove apparecchiature, ma quanto per le istruzioni che mi sono sembrate caotiche e reticenti ed ecco un solo esempio: la Mobile Station viene fornita in lingua tedesca e sin qui nulla da eccepire... ma per qual *diavolo* di motivo le istruzioni italiane sono redatte come se il fermodellista fosse già riuscito a

commutare la lingua (Sprache) dal Deutsche all'English, soprattutto poi perché la parola chiave "set-up" non corrisponde assolutamente a **Optionen?** Quando la Märklin, a dire il vero laconicamente, ci dichiara ben 16.000 codici Systems, molti appassionati, *brancolando* nel buio, hanno malignamente pensato, non aiutati dalle suddette istruzioni: "Ma tanto sono sempre 80!" In realtà non è così: se si controllano 2 locomotive, una *mfx* ed una *Motorola*, dotate dello stesso numero di codice, utilizzando la 6021 queste partirebbero contemporaneamente, con i problemi che vi lascio intuire, ma usando la Mobile Station o la Central il loro nuovo *cervello* Systems è in grado di separare le due macchine. Ancora di più: molte locomotive *Motorola* degli ultimi anni, se ricercate nel database, sono agganciate dai nuovi apparati come se fossero *mfx*, ma non automaticamente, conservando così il difetto dei *Motorola* di condizione dei codici: le prove, come *gli esami*, non finiscono mai!

Consiglio a tutti di interpretare le istruzioni italiane trovando prima le parole corrispondenti in quelle tedesche e a chi traduce di frequentare corsi di recupero serali per le scuole medie!

Infine sfogliando il catalogo del 1957/58 ho scoperto, nella pagina di presentazione degli articoli sulla linea aerea, un bel disegno, per intenderci alla Valter Molino (il compianto illustratore delle tavole della Domenica del Corriere), che rappresenta un veicolo per manutenzione della linea aerea, in rosso e bordi gialli come quello presentato con nuove funzioni digitali, *mfx* di ulteriore evoluzione, come novità per l'anno, pensate un po'... 2007! Proprio 50 anni dopo il veicolo, gruppo 701, per la manutenzione della linea aerea avrà sia il pantografo che il ponte usato dal personale per lavorare in sicurezza sotto la catenaria: mobili!! Proprio di recente è avvenuta la presentazione, in pompa magna, nell'aprile 2007 in occasione della Mostra-mercato *Intermodellbau* a Dortmund, del nuovissimo motore: il *Softdrive Sinus*, che sembra un eccezionale miglioramento della II versione del C-Sinus, il criticato *compact*... ora dovremo verificare sul campo, cioè sulla rotaia, le meraviglie che Casa Märklin dichiara. Io *debbo* essere ottimista, perchè alcune locomotive che vorrei acquistare prossimamente ne sono già provviste.

Sentendo comunque in giro, è arrivato un coro di elogi, anche dagli *ipercritici*, per il nuovo motore già montato sulla mastodontica 05 003, appena uscita per i fortunati che l'abbiano per tempo preno-

tata, essendo il modello Insider per la scala H0 del 2007. Secondo gli appassionati, che ne sono entrati in possesso, la macchina si muove dolcemente come annunciato da mamma Märklin e, per l'ennesima volta, la leggendaria affidabilità dei suoi prodotti è confermata! ☐

*le Antenate della 01 147: la mitica F 800 del 1952 che vantava carrelli molleggiati ed un peso di 850 grammi! La 3008 del 1957 (il cui peso era sceso a 730 grammi), poi divenuta 3026 per il centenario della Märklin nel 1959, quando per la grande ricorrenza venne dotata del rivoluzionario gancio Telex! Cambiò poi la numerazione in 3048 degli anni Sessanta (quando fu dotata del fumo!)... altri tempi, altri fanciulli! Un dato per tutti: al di là della Maßstab (scala) approssimativa, delle lampadine giganti, delle ruote cromate ed i bielloni che oggi non può vantare neanche la *Big Boy*, tutte le versioni erano, semplicemente, prive dei ceppi dei freni (!) e così rimasero tutti i modelli Märklin di loco a vapore sino agli anni Settanta, quando, prima con la Br 86 (art. 3096) e poi con la Br 003 (art. 3085), questo *insignificante* particolare venne inserito!!

§ 4.

TECNICA COSTRUTTIVA USATA

(10 foto nelle cartelle Vecchio Vibaden e Miscellanea)

(2 foto cartella Paesaggi)

La tecnica usata nella realizzazione di un plastico è la più varia, ma nel fermodellismo classico piace l'ordine e si distinguono: la tecnica modulare, quella tradizionale e un tipo ibrido di entrambe.

La “modulare” è molto usata in Oltralpe per la grande diffusione dei plastici multi-proprietà. Insomma, c'è *brava gente* appassionata che costruisce un tassello, anche piccolo, e poi si riunisce per assemblare in locali comuni un grande impianto che non potrebbe trovare posto in un'abitazione. Per utilizzare questa tecnica bisognerebbe prendere contatto con i Club locali e chiedere quali siano le misure dei moduli usati, il tipo di alimentazione (inutile dire che Continuisti e Märklinisti non si sopportano!) e, nel caso che tutto sia compatibile, quali spezzoni siano ancora da modellare (ci si accapiglia in Oltralpe per realizzare zone complesse, quali quelle della stazione)... lo volete proprio sapere? In Italia ci sono per certo da consultare, visitando il loro sito, gli Amici del [www Marklin Fan. net](http://www.Marklin-Fan.net) (modulo multiplo di 36 cm, profondi 61 cm e con testate a norma) per il resto è ancora un'utopia bella e buona!

La tecnica tradizionale (soprattutto da Noi, che siamo molto meno propensi al sociale) è la classica costruzione su tavola unica vedi [foto 001](#) di Franco Spiniello, nella cartella “Paesaggi” (o formata da più elementi, se troppo estesa) che non è trasportabile (vedi [foto 002](#) “Paesaggi”) ed in caso di trasloco (a me è capitato due volte!) costringe praticamente a smantellare ogni cosa. Ricordo con tristezza uno dei pochi numeri di Voies Ferrees (versione tradotta in italiano), il n. 14 del marzo/aprile 1984, in cui veniva descritta nell'articolo “Una gita sul Reno”, la triste sorte che di lì a poco sarebbe toccata al plastico, capolavoro di un quarto di secolo fa, del sig. Dagnino, appunto per un trasferimento di domicilio... Peccato, non si è più saputo il seguito della drammatica (per noi fermodellisti) vicenda.



Foto 001



Foto 002

La tecnica ibrida è quella da me utilizzata. In pratica consiste nel costruire moduli, non standardizzati, trasportabili, (vedi per esempio le foto 04, 05 e 06 di Marco Palazzo nella cartella Miscellanea) che potranno essere riasssemblati in un nuovo impianto, pur con varianti e riadattamenti.



Foto 04



Foto 05



Foto 06

Nel primo trasloco da Vibaden 1 a 2 riuscii a salvare praticamente i moduli, non standard, del Fabbricato Viaggiatori (FV) principale, della piattaforma, delle fosse di visita, quello cittadino, quello industriale e i due ingressi della galleria, ma, a causa di vari adattamenti ed ampliamenti (spiegati nel § 16 “Vibaden, la sua storia”), ad esempio dovetti riassemblare la zona del deposito merci (escluso l’edificio principale). Nel terzo passaggio si sono conservati solo i due ingressi della galleria, i moduli del F.V. (o stazione principale, vedi [foto 05](#) della cartella “vecchio Vibaden”), della piattaforma girevole (vedi [foto 06](#) “vecchio Vibaden”), delle terme, della Chiesa e parte della zona industriale (vedi [foto 08](#) “vecchio Vibaden”).



Foto 05



Foto 06



Foto 08

Tutto il resto è stato recuperato smontato, restaurato e modificato, parlo degli edifici, delle fosse di visita della B & K (rare in Italia), dello scalo merci ecc, a causa della maggiore estensione del nuovo impianto di Vibaden 3.



Foto 01

Nelle foto dell'amico Marco Palazzo (foto **01** e **02** sempre della cartella "vecchio Vibaden"), scattate quattro anni fa, nel 2003 nel plastico oramai smantellato, un occhio attento può riconoscere edifici e annessi vari che sono stati riassemblati in Vibaden 3. ◻



Foto 02

§ 5.

TEMPI DI REALIZZO PROGRAMMATI.

Tempi di realizzo programmati. Paroloni che si potrebbero, più semplicemente riassumere in: quanto tempo ho?

Molti dimenticano che anche 15/20 minuti in media al giorno fanno circa otto/dieci ore al mese di lavoro, e circa cento/centoventi ore annue e che, specialmente quando si vernicia o si incolla qualcosa, le pause sono necessarie ed andrebbero calcolate come tempi lavorativi. Costruire edifici in plastica o cartoncino (ultima moda) comporta precisione, organizzazione e attesa: le colle miracolose NON esistono! Verniciare, anche con colori acrilici, comporta pazienza e... tempi *morti*. Saldare, avvitare, svitare, segare ecc, anche soltanto per una manciata di minuti giornalieri, ci avvicina sempre di più alla realizzazione del nostro sogno di un plastico o al nostro *plastico da sogno*. Non per scoraggiare, ma per spronare, Vi dirò che in un solo anno, circa, ho ricostruito Vibaden (nella terza versione) e con circa 800 ore di lavoro, potendo già disporre di edifici montati e del modulo *solo* (si fa per dire) da restaurare della piattaforma girevole, tutto il resto è nuovo, ma non crediate ai meri numeri: a volte ho lavorato 2 o 3 ore, molto spesso appena 30 minuti... le 3 foto seguenti sono tutte di Mauro Cozza, scattate nel 2007 a Vibaden.





§ 6.

ATTREZZATURA NECESSARIA

(37 foto nella omonima Cartella)

Quando si lavora (vedi foto **01**) il caos è inevitabile! Ognuno ha il suo metodo e le scelte sono personali. Ho conosciuto amici artigiani che lavorano nel disordine più completo e pignoli ordinati che rimettono a posto tutto ogni 5 minuti, ma nessun fermodellista ordinato! Secondo me non è assolutamente possibile, e nemmeno utile, essere troppo ordinati, ho detto *troppo*, perché in effetti ogni qualvolta si apre un nuovo *cantiere* nel plastico bisognerebbe riordinare almeno i pennelli, i colori e le colle e fare un inventario di ciò che manca od è andato perduto. Scagli la prima pietra chi non ha *mai* dimenticato un barattolino di vernice aperto o di pulire con cura un pennello!

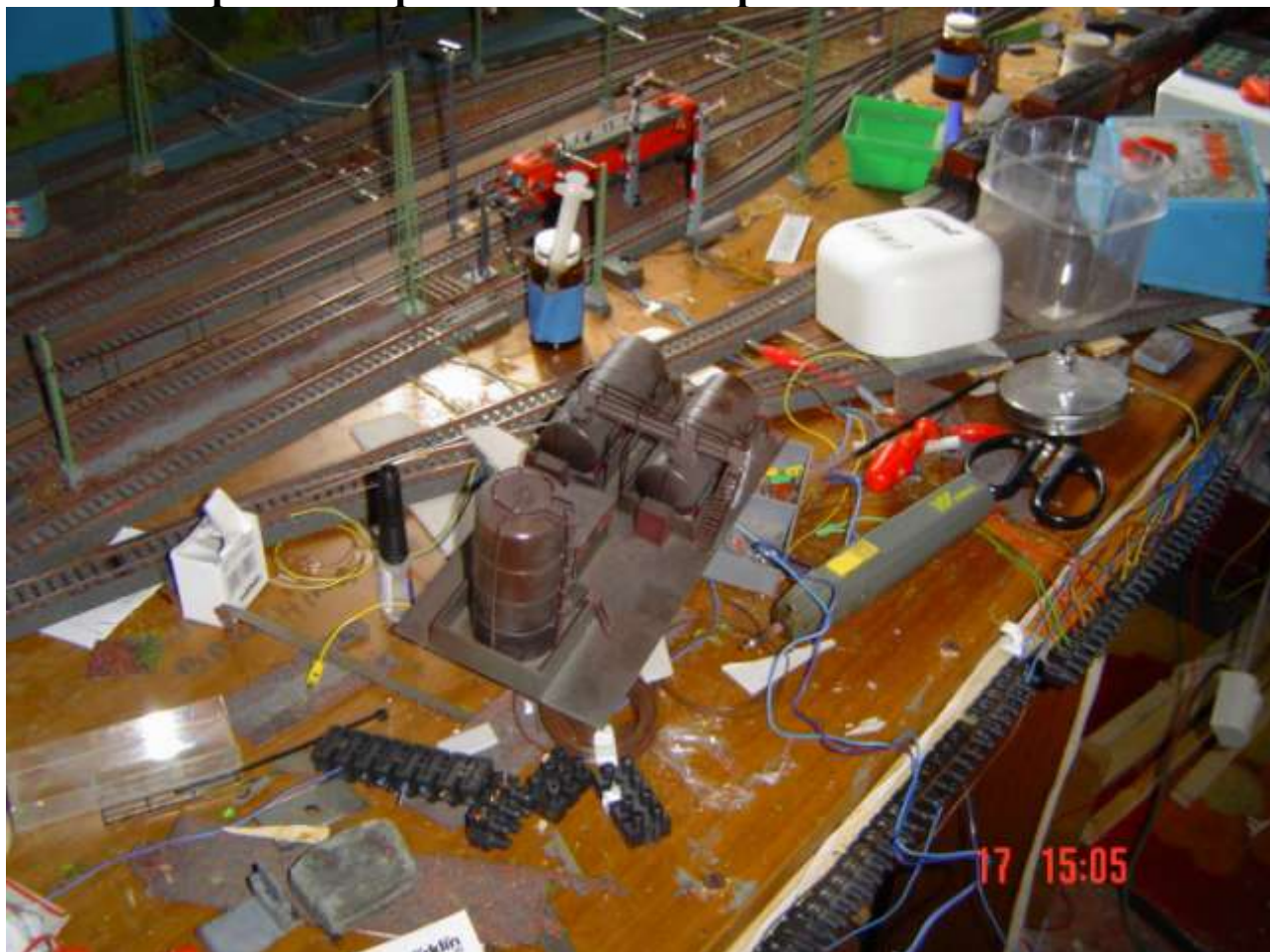


Foto 01

Andando per ordine descriverò il mio metodo, che non è perfetto, ma mi ha portato, in circa un anno, dalla situazione della foto **02**, cioè dal caos totale, a quella delle foto **03**, **04**, **05** e **06** prese da Marco Palazzo, in occasione della sua graditissima visita nell'ottobre del 2006. un

validissimo aiuto anche dalle immagini dell'amico Franco Spiniello titolare della CICIESSE MODEL di Milano.



Foto 05

Anzitutto quello che non può mancare:

- a) **Aspirapolvere**. A batteria (foto 07) e potenti *bidoni aspiratutto*. Il secondo tipo va usato con prudenza, si aspirano a volte anche aggiuntivi di loco, lampioni, viti e molto altro! Durante la realizzazione di un plastico polvere e segatura sono di... casa!
- b) **Cacciaviti** di ogni sorta (vedi foto 08), ricordo che quelli a croce non sono tutti uguali e che, con l'aiuto tecnico di Marco Palazzo, vi sono, alla faccia della standardizzazione, almeno due tipi base, e ce se ne accorge solo *dopo* che abbiamo rovinato la vite. Se ci si dovesse accorgere di una certa difficoltà nello svitare o avvitare, **FERMATEVI**, se forzerete rovinereste per sempre la testa, e non ce niente di peggio di una vite non svitabile! Per le viti a croce Märklin, usate perciò solo *cacciaviti Märklin*! La ditta

tedesca Peter Post commercializza, per ora solo per via postale, cacciaviti specifici e microviti adatte ai binari M, K e C. Notizie sul Märklin Magazine.

- c) **Calibro**. O corsòio a nonio scorrevole. Per le nostre esigenze modellistiche, è più che sufficiente il ventesimale, per spiegarne l'uso ci vorrebbero svariate pagine, dirò quindi solo due cose: ricordatevi che prima di sfilarlo dall'oggetto che state misurando (spessore di metallo, ruote di un locomotore ecc) bisogna prendere la misura sul cursore, poi allargare (o stringere se lo state usando per misure interne) i beccucci, tutto questo serve per non danneggiare il calibro, infatti col tempo si potrebbe sfalsare la misurazione per effetto dell'erosione meccanica. Inoltre non sottovalutate la sua utilità, a volte basta un decimo di mm di differenza, nello scartamento di un asse, per far sviare un treno o causare un cortocircuito (utile soprattutto ai Märklinisti).
- d) **Cavi**. Unipolari, bipolari, tripolari e multipolari. Calcolate che, se per un impianto totalmente digitalizzato l'uso dei fili è molto limitato, per plastici anche piccoli, analogici anche in parte, a volte non bastano 50/100 metri di cavi vari! Per Vibaden 3, digitale ed analogico insieme, ho impiegato certamente più di un chilometro di filo! Spesso ho usato un cavo tripolare usato per telecomandi di aero-modelli, utile per collegare semafori e scambi velocemente (vedi foto 09). Sinceramente mi sono invece trovato malissimo con un cavo multipolare della Roco, troppo rigido (forse non è più neanche in commercio), l'ho scartato. Per chi non vuole rogne consiglio il cavo unipolare Märklin, ma certo che, con un po' di inventiva ed una occhiatina ai negozi di elettronica, si può trovare di sicuro un tipo più economico. Leggi comunque anche il paragrafo sul "saldatore".



Foto 09

- e) **Cesoie**. Assolutamente indispensabili per lavori alla linea aerea. Per aggiustare la filatura per esempio (vedi il § 15). Ve ne sono di così taglienti che riescono a tagliare anche il binario “C” e si possono acquistare da un buon ferramenta, a destra nella foto **13**.
- f) **Colle**: a rapida adesività tipo Bostik superchiaro, ciano acriliche, tipo Attak, ad adesione forte, da usare con tutte le precauzioni del caso (vedi foto **10**), siliconiche (trasparenti o acriliche colorate grigio e marrone), viniliche per legno, tipo *Vinavil* (vedi foto **11**, **12**), colle speciali per la plastica degli edifici cittadini o manufatti in genere, commercializzate con il nome generico di *polistirene* dalla Kibri, Faller, Vollmer, Heki ecc, vi sono poi colle epossidiche, a più componenti ed altre usate tanto raramente che è inutile dilungarsi: attenzione però a quelle che dichiarano un aumento di volume dopo l'essiccamento, possono causare diversi problemi, una volta ho visto un edificio inclinarsi

dopo alcune ore e l'ho dovuto scollare e ripulire (che gioia!). Visivamente sembrano in apparenza delle normali resine, sono estremamente adesive, ma...

- g) **Fascette serra-cavi**. Oltre che per la funzione insita nel nome, un semplice metodo per utilizzarle come serra-cavi generali è descritto visivamente nelle foto **13** e **14**. Utilizzando fascette di almeno 7 o 10 mm di larghezza, si possono ordinare anche decine di cavi ordinatamente con un costo irrisorio.
- h) **Forbici**. L'uso è intuitivo, unica raccomandazione: tenere fuori della portata dei bambini! Servono per ritagliare carta, cartoncini ecc o materiali legnosi come la balsa. Se userete le forbici per materiali troppo duri non lamentatevi che siano poi divenute inservibili!
- i) **Gomma abrasiva**. Utile per pulire il piano di rotolamento delle rotaie, specialmente dopo la verniciatura (vedi anche le foto specifiche nel § 9), foto **15**.
- j) **Lime**, a ferro e per legno (raspe), accanto alle colle nella foto **8**.
- k) **Livelle** grandi o mini (foto **16** e **17**). Assolutamente necessarie per mettere a piombo qualunque cosa: piano del plastico, edifici e chi più ne ha più ne metta. Servono anche per verificare inclinazioni del binario, delle strade e... della Torre di Pisa! Ci vuole un po' di pratica e sappiate che, per chi non ha proprio nessuna idea di come funzionano, la bolla orizzontale serve per i piani... orizzontali e quella verticale (a destra nella foto **16**) per mettere a piombo lampioni, tralicci, supporti di ponti in legno (per esempio nella mia Schattenbahnhof, foto **17**), vedi nella foto **18** la messa a piombo di un lampione.



Foto 16

- 1) **Mammut**. Uso da 20 anni le spine multiple, conosciute come *mammut*, in primissimo piano nella foto 01. Se mi chiedete perché si chiamino così, cascate male: ho cercato su decine di vocabolari anche recenti e l'unico accenno tecnico riguarda la possibilità che il termine sottintenda la grossezza del raccordo elettrico. Se si ha l'accortezza di avvitare completamente da una parte, infilare il cavo stagnato dall'altra, avvitare il filo suddetto (è più facile a farsi che a dirsi) e ripetere l'operazione dall'altro lato, vi posso assicurare che il trasporto di corrente sarà perfetto per anni. Funzionano bene anche i *mammut* maschi e femmine, con l'accortezza di forzare con un micro cacciavite l'intaglio nella punta dei maschi, sì da renderli più aderenti e *forzati* nella spina femmina. Si eviteranno così ossidazioni e falsi contatti (vedi a sinistra della pasta acida nella foto 15). Leggete anche le note sul "saldatore".

- m) **Metro**. A nastro, senza commenti.
- n) **Nastro telato**. Utile per molte operazioni, io lo uso soprattutto per fissare i fili al piano del plastico, rinforzo però l'adesività del nastro con Vinavil o Bostik (vedi foto **19**).
- o) **Occhiali e visori**. Chi tra gli esperti fermodellisti non ha problemi di vista è fortunato. Oltre ai normali occhiali da lettura (vedi foto **20**), vi sono dei visori (da usare brevemente) più o meno potenti (vedi foto 21) e occhiali binoculari (costosetti) che consentono la visione ravvicinata da 2 sino a 7/8 metri di distanza, nella foto **22** (di Marco Palazzo) sono inforcati dallo stesso amico fotografo, in visita nel 2004 al vecchio impianto di Vibaden 2, che non consentiva una visione facile agli ospiti.



Foto 21

- p) **Pesi**. Necessari per incollare o tener fermo qualunque cosa, nella foto **23** la dimostrazione pratica dell'uso di batterie (scariche) di marca prima di *conferirle* (esempio tipico di burocratese per dire frullarle al secchio!) nell'apposito contenitore, per pile, più vicino.
- q) **Pennelli**. Grandi, medi piccoli e micro. Tutti almeno doppi e di ottima qualità, perché le setole, inglobate nelle strade o su qualunque superficie, sembrano poi nelle foto dei cavi giganti! Ricordate che tutti i pennelli, una volta usati vanno puliti e soprattutto accuratamente asciugati con carta (tipo Scottex o igienica) o stracci assorbenti, *sempre*, pena la loro rovina!
- r) **Pompetta spargi erba**. Accessorio geniale: si riempie d'erba, e la si spruzza a pressione manuale su pareti precedentemente cosparse di colla vinilica o altra. Vedi foto **07** e **24**.
- s) **Righe, righelli e squadre**. Senza commenti.
- t) **Saldatore**. Senza dubbio eccezionale quello Märklin, articolo 70910, ma senza sentirsi dei tapini, si può anche utilizzare un normale ed economico saldatore da elettrotecnico, dotandolo però di punta professionale (chiedete e vi sarà dato). Con una buona prolunga (comunque gli assorbimenti sono bassi) si può arrivare dappertutto. Il filo però, rischia d'intralciare l'operatività e di impigliarsi dovunque, (alberi, linea aerea ecc) per la vostra disperazione. Acquistai, quasi 20 anni fa (!!), un saldatore senza fili ricaricabile, il bello è che ho sempre ritrovato sia le batterie (sostituite 4 volte!), che le punte come ricambi (vedi foto **15** e **25**), un incredibile esempio di continuità! Con un simile attrezzo, ben carico, si può spaziare senza problemi: si scalda in 30 secondi, dura circa mezzora a pieno carico, quindi diversi giorni, dato il brevissimo uso che se ne fa. Per una corretta saldatura sono poi necessari: una lima a ferro (per pulire parti già saldate da eccessi di stagno ecc, foto **08**), un buon rotolo di stagno (al centro del tavolo nella foto **08** e nella **25**) e la pasta acida disossidante (foto **15**). Esistono fili di stagno con il disossidante incorporato, io preferisco comunque fidarmi poco di queste “trova-

te”. Dopo aver costruito negli ultimi 33 anni diversi impianti ferroviari ho acquisito così tanta esperienza per quanto riguarda le giunzioni elettriche, che ecco una perla di saggezza: **STAGNATE TUTTI** i capi dei fili (vedi foto **26**), sarà pure noioso, ma personalmente non ho mai riscontrato un problema, operando in tal modo! Ho sempre sperato, a dire il vero, che fosse un falso contatto a non far funzionare uno scambio o, più corretto, deviatoio, od un semaforo che *davano di matto*... erano purtroppo, costantemente, bruciate le costose scatole elettromagnetiche! Per prolungare senza pericoli di cortocircuiti i cavi dei lampioni, dei semafori, o le illuminazioni di carrozze o per modifiche all’interno di centraline e persino di locomotive, esiste una speciale guaina termoaderente, ovverosia una guaina che, una volta scaldata brevemente (con molta precauzione e delicatezza!) con un banale accendino, si restringe e praticamente si salda alla giunzione che si presume stagnata (vedi foto **27**).

- u) **Seghe**. Un seghetto alternativo (vedi foto **28**, **29**) è il minimo indispensabile, ma oggi vengono vendute anche seghe circolari molto precise e non eccessivamente costose... diciamo che ci si può arrangiare. Sono stato fortunato perché un mio amico mi ha aiutato a tagliare con la sua sega da banco gran parte dei supporti per la Schattenbahnhof ed allora ho evitato di acquistare almeno quell’attrezzo. Ovviamente servono anche seghetti manuali per piccoli tagli e rifiniture (a ferro e a legno vedi foto **30**), importante il seghetto da traforo, per modellare mille cose, da un supporto per lo sfondo ad uno per le gallerie, qui ho presentato il suo uso per la fossa di visita del Bw (vedi foto **31**, **32**, **33** e **34**). Posseggo anche una sega circolare (senza foto) alimentata da un trasformatore a 12 volt, utile per tagli su legno compensato, ma la uso raramente.



Foto 28

- v) **Spray disossidanti**. A destra nella foto 11. A volte fanno miracoli e non intaccano i binari “C”, se non se ne abusa. Bisogna scegliere il tipo “a secco” e scartare quelli che dichiarano sulla etichetta di essere anche lubrificanti. Lo spray, spruzzato sul binario, fa slittare le ruote, fino alla sua evaporazione. Per curiosità al tempo della Grande Crisi del 1929 negli Usa (e non solo) i barboni usavano spalmare sulle rotaie, nelle tratte in salita, del grasso per rallentare le locomotive, riuscivano così a salire sui vagoni, viaggiando gratis o a depredare qualche carro; in Italia le FS, per evitare razzie di prezioso carbone da parte dei poveri, usavano strisciare col gesso i carri carbone: una lunga striscia che, se intaccata, segnalava il furto del carico.
- w) **Taglierini**. Tenere fuori della portata dei bambini!
- x) **Trapano** elettrico con filo (molto potente), libero o montato su colonna, trapano con mola (vedi foto 35 e sono individuabili sul banco da lavoro completamente a destra dell’immagine), set di

punte per legno, ferro e da muro (foto 36 e 37), trapanoavvitatore senza filo ricaricabile (al centro dell'immagine nella foto 36). Se pensate che per assemblare la mia Schattenbahnhof, o stazione nascosta (foto 36 in basso), ho utilizzato circa 500 grosse viti e che un giorno, dopo averne avvitate a mano appena 3 o 4, mi si formarono delle vesciche fastidiose e dolorose sul palmo e che *io* non ho le mani di una ballerina...!



Foto 36

- y) **Vernici.** Per trattare un simile capitolo ci vorrebbero 20 pagine! Sintetizzando al massimo: le vernici acriliche, in genere sono meno tossiche e più semplici da utilizzare, non necessitano di solventi, e i pennelli si lavano con acqua. Se poi, come per il fondale o la montagna che sovrasta la galleria, o per invecchiare carri, chiusi nelle classiche scatole di cartone, si usano gli spray, gli acrilici sono senz'altro da preferire, ma l'uso di spray liberi nel locale del plastico va limitato al massimo, per problemi oltre che di salute, anche alla conduzione di corrente nei binari già installati. L'uso dei classici colori ad olio resta necessario per ri-

tocchi, colorazioni specifiche e... gusto personale. Delle marche è impossibile occuparsi, per il fatto che ogni tanto una “sparisce” (?), un tempo andavano molto i colori ad olio od acrilici Humbrol, oggi quelli della Life Color e domani? Un trucco semplice per verniciare a spruzzo senza imbrattare dovunque: una bella scatola di cartone profonda, che, prima di essere gettata, può essere adeguatamente utilizzata come una *sala di verniciatura*. Vedi anche i due capitoli “Invecchiare i rotabili e i binari, elaborazioni”, “Sfondo o fondale”, e le relative foto.

- z) Naturalmente non è TUTTO! Perché l’attrezzatura citata, può, a seconda delle possibilità economiche di ciascuno, essere migliorata e perfezionata si può ben dire senza limiti: una “terza mano”, necessaria per bloccare piccoli aggiuntivi o verniciare, super saldatore Märklin (art. 70910), di cui ho già parlato, il trapano multifunzionale Märklin (art. 70950), pinza spella fili automatica Märklin (art. 603026) invece di usare pinze normali o, peggio, come faccio io, i... denti! E poi banchi di lavoro, dotati persino di un tornio, con seghe di precisione, aeropenna con compressore, eccezionali attrezzi della ditta tedesca Proxxon o dispositivi elettrostatici per posare l’erba polarizzandola, per non parlare di attrezzature per la pulizia ad ultrasuoni di oggetti metallici ecc ecc. Entrare però in un settore non propriamente alla portata di tutte le tasche mi sembra quantomeno inutile. Infine c’è da ricordare che per non sminuire il valore di preziosi cimeli Märklin, come le loco della serie 800, che molti ritrovano in soffitta e poi cercano di rabberciare, è indispensabile l’opera degli esperti come Franco Spiniello. In alcuni casi è addirittura necessario inviare alla Casa Madre i pezzi più rari per ritrovare le giuste tonalità delle vernici e pezzi di ricambio introvabili o da ricostruire. Anni fa, ad un simpatico ultra ottantenne, che aveva ritrovato una Br 44 degli Anni Cinquanta e un TEE Olandese Svizzero (il 3070 del 1965), consigliai un restauro in Germania, perché dei topi (!) avevano convissuto, per 40 anni, con quegli oggetti preziosi, riempiendo di pelo la cabina della Br 44 e gli interni delle carrozze del TEE... il märklinista della terza età, fece un sorriso triste e rifiutò, come a dire: “Oramai è tardi!” ◻

COME REALIZZARE UN BW

(deposito ed officina locomotive)

(83 foto nella omonima Cartella)

Il Bw o, per esteso Bahnbetriebswerk, è il complesso di edifici e attrezzature, anche imponenti, necessarie alla manutenzione delle locomotive. In Italia si chiamano Grandi officine e Depositi con o senza piattaforma girevole. Un tempo questi Depositi erano praticamente solo a disposizione di loco a vapore e spesso ancora oggi gli edifici, le infrastrutture quali i vecchi serbatoi d'acqua, le pompe per il rifornimento della stessa e strutture per il caricamento del carbone nei tender, tradiscono la loro origine. Nella Germania del primo Novecento i Bw andarono sempre più ingrandendosi di pari passo con lo sviluppo e la fame di combustibile delle grandi teutoniche locomotive a vapore, mentre in Italia il Fascismo puntò soprattutto alla trazione elettrica, trifase ed in corrente continua a 3000 volt, a causa della nostra cronica mancanza di combustibili fossili. La diversità tra questi due Paesi si può racchiudere nel raffrontare la 05 001 rossa aerodinamica (vedi la foto **001) che Hitler mostrò con orgoglio a Mussolini e il goffo tentativo (voluta dal Duce, non certo dai tecnici FS) di imitare il Führer, appesantendo con pannelli aerodinamici una nostra 691, che, dopo le foto e la retorica presentazione di pura propaganda, fu riportata, appena possibile alla normalità, non sopportando il nostro armamento carichi eccessivi e soprattutto perchè, a detta dei vecchi ferrovieri che la videro in pressione, riusciva a muoversi a malapena! Persino le locomotive tedesche, giunte in Italia dopo la Prima Guerra mondiale, in conto riparazione dei danni di guerra, ebbero vita difficile per l'eccessivo loro peso per asse, tanto che erano considerate delle "mangia rotaie" (una per tutti la 460 ex G 8.1).**

Chiusa la parentesi storica, che ci porterebbe troppo fuori tema, veniamo a radiografare le attrezzature ed i manufatti di un Bw tedesco. Premettendo che, se a Vibaden in tutte le sue 3 versioni (leggi anche il § 16, Vibaden, la sua storia), non mancò mai un Bw di media grandezza o, come nella terza "edizione", di ampio respiro, non è detto che un plastico, di dimensioni contenute, non si possa accontentare di un Bw minimo: l'importante è che non vengano a mancare l'acqua, la sabbia ed un rifornitore di carbone.



Foto 001

Nel plastico costruito dall'amico Franco Spiniello (vedi la sua [foto 002](#)) c'è un Bw minimo, ma completo: a destra un ricovero per una grande vaporiera o due locomotive tender, subito dietro un edificio per ferrovieri che cela un serbatoio interno e pompa idraulica per il rifornimento dell'acqua, tipico teutonico, in primo piano sulla sinistra la gru per il caricamento del carbone, con uno spazio per la sabbia. In un diorama-plastico di piccole dimensioni sarebbe meglio però non esagerare con edifici, ponti, attraversamenti e teleferiche che passano sopra i tetti delle case, ma di ciò ne parlerò nel § 11 sul paesaggio, ritorniamo al latino: *in medio stat virtus*.

Se andiamo alla foto [003](#) di Marco Palazzo, si vede quanto spazio occupi un deposito locomotive di 12 garage e quante siano le infrastrutture necessarie in tali complessi: a destra il deposito e la piattaforma girevole, a sinistra si intravede la grande gru per il rifornimento carbone e la fossa di visita. Nonostante la panoramica non si riesce a prendere tutto, perciò spostandoci sulla montagna che sovrasta la galleria riusciamo da circa duecento metri di altezza in scala, con la foto [004](#), a cogliere l'intero complesso! Se uno spazio

del genere (circa 250 metri di lunghezza in scala) venisse sottratto ad un ovale di binari di due metri e mezzo...



Foto 002

I particolari

Nella foto 005, nel binario di raccordo tra il 1° binario della stazione di Vibaden ed il Bw, ecco subito uno strano particolare, quasi mai riprodotto nel modellismo: il **CITOFONO** per macchinisti ricostruito da una foto tratta da una edizione speciale di Eisenbahn Journal degli Anni '80. Con esso i macchinisti, prima di entrare od uscire in servizio, si potevano collegare con i dirigenti del tronco per chiedere notizie su orari, variazioni e speciali disposizioni. Nella foto 006 di M. Palazzo si coglie la complessa ramificazione che parte dalla zona del citofono: sulla sinistra 3 binari che si collegano alla grande **GRU** digitale e dotata di ogni movimento (art. Märklin 76510), che, con la benna da scavatrice, mobile anche nel modello in scala, svuoterà e riverserà il carbone, dai carri appositi, nel grande deposito o nei carbonili a tasca; sulla destra il raccordo per la piattaforma girevole ed i garage. Le loco passano sopra le **FOSSE DI VISITA**, vedi la foto

007 di M. Palazzo, realmente scavate e dotate di ceneriera centrale che



Foto 005

raccoglieva appunto le ceneri umide e... puzzolenti estratte dai forni per caduta e manualmente, dalle *camere a fumo* (vedi anche la foto **008**), con un lavoro massacrante e poco salubre, se si guardano le statistiche dei primi anni del Novecento infatti le aspettative di vita media di chi lavorava in simili depositi non superavano di molto i... 45 anni! Queste fosse erano quasi sempre dotate di scale per consentire agli addetti di scendere ed operare un facile controllo alla tiranteria dei freni, alle lubrificazioni di diversi apparati, come per esempio al cilindro o ai cilindri interni eccetera. Per accelerare le operazioni di controllo e rifornimento le fosse erano dotate di pompe per l'acqua, vedi in particolare la foto **009**, i fuochisti o i macchinisti, alla bisogna, salivano sul tender, aprivano le portelle, eventualmente aggiungevano un additivo per il calcare e, mentre un addetto faceva ruotare con fatica la *saracinesca* (rubinetto a volantino), si caricavano centinaia o migliaia di litri d'acqua nei serbatoi laterali che circondavano il carbone nel tender o od i serbatoi laterali alla caldaia nelle locotender.



Foto 007

I **SERBATOI** per l'acqua, a torre (vedi foto **010**), erano quindi sempre presenti nei depositi, anche più di uno, perché alcune pompe erano collocate in posizioni strategiche tra i binari, anche tra quelli di transito in stazione per consentire il rapido rifornimento di locomotive in transito e a corto del prezioso liquido (vedi foto **011**, la pompa è collocata prima del semaforo). Tutto questo con qualsiasi tempo ed in Germania...

La domanda sorge spontanea: come fanno le locomotive Märklin, notoriamente dotate di pattino per la captazione della corrente, a transitare sulle fosse di visita? Bene la B&K, una casa artigianale tedesca attiva credo ancora oggi, preparò un set di punte di rame da collegare elettricamente ai punti di contatto centrali del binario e da inserire dal basso, previa la foratura lungo le fosse con ceneriera centrale, che sono sempre di loro produzione (vedi specialmente le foto **012**, **013**). Poiché non è facile reperirle in Italia vi consiglio un giretto

in Rete, o di usare un secondo metodo che la Märklin consigliava in un manuale sui depositi: tirare un filo di rame sulle fosse, ben teso e



Foto 013

centrato, aggiungo io, altrettanto poco visibile delle punte. Certamente il passaggio continuo sulle punte può rigare il pattino più dei normali (per noi Märklinisti) punti di contatto, ma questa è un'eventualità rara: il passaggio avviene quando si ricovera una macchina (a vapore, Diesel o elettrica trainata) nei garage o quando prende servizio e nel mio caso specifico anche solo due volte alla settimana. La collocazione delle fosse può avvenire a piacimento: ad esempio tramite due binari paralleli, provenienti anche da due linee diverse; non trovando altra soluzione possibile io ho scelto di collegarle ad un binario passante e di troncane l'altro, ma, ripeto, è solo una possibilità. Superate le fosse parallele si entra nel corto raccordo ed al **PONTE GIREVOLE**.

Ho collocato strategicamente dei **CARTELLI** specifici.

- a) *Vorsicht Grube!*: prudenza fossa - Oppure: *Vorsicht Löschrube!*, cioè, attenzione fossa per spegnere (le ceneri), da collocare in

zone dove c'è pericolo di cadere, nella zona delle fosse di visita e delle ceneriera centrale o prima 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 halt! Attendete prima il segnale acustico del ponte girevole e procedete lentamente (vedi la foto **014**). 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! Vedi a tal proposito la **foto 015**.



Foto 015

d) **Schmieröl:** da collocare davanti alla porta di un capanno attrezzi e specificatamente nel magazzino che conserva olio lubrificante, oliatori da macchinista, stracci ecc. Nella foto **016** sulla sinistra in primo piano e tanti altri particolari, nella foto **017** è ben visibile.

e) *Der Aufenthalt im Drehbereich des Krans ist verboten*: cartello da collocare nella intelaiatura della gru mobile che avverte di non sostare nella zona d'azione della gru stessa, per motivi antinfortunistici. Nella foto 018 (M. Palazzo) non è visibile, perché coperto dall'impalcatura dei quattro stupendi carbonili a culla, vedi anche le foto 019 e 020.



Foto 018



Foto 020

f) *Besandungsanlage*: cartello per la sabbiera (foto 021). Con gli anni ed il recente ingrandirsi del Bw della nuova Vibaden, le sabbriere nel mio plastico sono oramai ben tre: due nella zona dei tre binari del raccordo verso la grande gru mobile ed una sul primo binario scoperto della zona del ponte girevole (vedi proprio la foto 22). Su quel binario tronco è collocata una seconda piccola gru ausiliaria per il caricamento del carbone con carrellini mobili (al vero), tipica dei primi del Novecento. Ma che cos'è, e poi a che cosa serve, una sabbiera? Bene, sin dagli albori della ferrovia (agli inizi dell'Ottocento), gli scettici detrattori spesso sentenziavano che non sarebbe stata possibile alcuna forza di trazione o, peggio, nessun tipo di movimento (!) delle ruote lisce su rotaie altrettanto lisce. Ovviamente nessuno aveva serie cognizioni fisiche, né idea della composizione molecolare delle sostanze, della forza reale dell'attrito dovuto alla gravità ecc. Però, per spezzare una lancia a favore degli scettici di allora, bisogna dire che sino al 21 febbraio 1804, quando Richard Trevithick fece muovere una primitiva locomotiva a vapore che trainò ben 5 carri carichi di 10 tonnellate di ferro e 70 uomini, alla velocità di 7,6 chilometri orari, nessuno, a parte l'inventore, aveva mai avuto la certezza che l'attrito fosse sufficiente a far muovere quella *diavoleria moderna*, che persino il Carducci, nel 1875, continua a chiamare, nella sua poesia "Alla stazione in una mattina d'autunno", *empio mostro!* E solo la tenacia di George Stephenson vincendo il Concorso di Rainhill nel 1829, con la sua Rocket (Razzo), contribuì alla realizzazione di gran parte della nascente ferrovia inglese e allo sviluppo di molte ferrovie del Continente Europeo. A proposito: e la sabbiera? Non siamo andati fuori tema perché, come è ben noto anche ai fermodellisti, la forza di trazione frena lo sviluppo capillare del trasporto su ferro: non sono infatti possibili le stesse performance delle auto che si arrampicano anche sulle rampe dei garage domestici, o dei TIR che purtroppo, stracarichi, intasano le nostre autostrade anche se di montagna. In Ferrovia le salite sono fonte di problemi gravissimi e debbono essere limitate al 25/35 per mille (25-35‰), ovvero una *livelletta* che non si elevi oltre i 25/35 metri a chilometro, pena l'impossibilità, o quasi, per una locomotiva (di qualsiasi tipo) ad avere forza trainante. Questo ha comportato che le linee

dovettero esser costruite più in piano possibile, con opere titaniche di sbancamento in trincea, con costi in vite umane pesantissimi, causati da scarse misure di prevenzione durante i grandi lavori che, nell'Ottocento e Novecento, furono portati a termine per collegare le città europee, attraversando per esempio le Alpi. A proposito la sabbiera? Bene, anche rispettando le quote predette, quasi che i primi denigratori avessero in fondo ragione, l'attrito ruota-rotaia era sempre soggetto a rischi di slittamenti clamorosi! Ecco *l'umile sabbia* che viene in aiuto di tutte le locomotive siano a vapore, Diesel o le potenti elettriche: viene spruzzata per caduta o compressione sulle rotaie in occasione della partenza di un convoglio e viene ancora più in aiuto in presenza di rotaie bagnate o peggio unte da grasso*! Nei depositi la sabbia viene caricata sui serbatoi delle intelaiature tramite pompe aspiranti e poi stipata nelle loco a vapore nei cosiddetti *duomi* della sabbia (sorta di gobbe), sopraelevati sulla caldaia, vedi la foto 023. Nella foto 024 si apprezza la posizione strategica di due sabbiere poste sul raccordo della gru. Nella realtà, per superare dislivelli *automobilistici* si ricorre di norma alla trazione ausiliaria con cremagliera e ciò è tipico delle Ferrovie Svizzere (SBB /CFF/FFS). Nel fermodellismo si riesce invece ampiamente a superare la faticosa livelletta del 25/35‰, ma solo, come dire, *barando* e dotando le nostre beniamine delle ben note cerchiature di trazione in gomma, applicate da oltre 50 anni sui modelli per esempio della Märklin.

- rileggi al § 6 quanto scritto sugli Spray disossidanti!



Foto 023

Le **FOSSE DI VISITA** meritano ulteriori chiarimenti: sono come si vede nella foto 025, parallele ed una è tronca. Sono talmente ricche di particolari che non mi resta che elencarli e mostrarli tramite le foto. Sparsi qua e là (foto 026) troviamo scope, secchi, ferri da fuochista, tombini e le pompe idrauliche sempre della B&K (foto 025, 026, 027, 028, 029) sono estremamente particolareggiate, snodabili e complete di lampioncini rosso/bianchi (non illuminati purtroppo!). Se una pompa viene girata perpendicolarmente al binario, per il rifornimento d'acqua nei tender o nei serbatoi avvolgenti delle locotender, il macchinista, di giorno vedrà il lato rosso del lampioncino, e dovrà arrestarsi o procedere, come si dice in ferrovia, *a vista* e a bassissima velocità, altrimenti vedendo il lato bianco dello stesso (pompa orizzontale al binario), avrà l'indicazione di *via libera*; di notte, è palese, le luci rosse e bianche aiutano le movimentazioni.



Foto 025

Nella foto **029** c'è un'autentica *chicca*, tratta da foto vere: un cestino metallico, autocostruito, con della brace ardente (al vero riprodotta da una foto di un Bw in pieno inverno... tedesco!) simulata con un semplice led, alimentato da un paio di stilo da 1,5 volt (meglio se quasi scariche): al vero gli addetti alla manutenzione delle vaporiere la utilizzavano per scongelare le saracinesche delle pompe idrauliche.

Anche la rastrelliera autocostruita che si vede nelle foto **028**, **031** e **032** è abbastanza insolita, ma già vista in diorami e plastici: serve per appoggiare maglie sganciabili, cartelli rossi, bordati di bianco, per loco isolate (se ne vede uno sulla 55 delle foto **009** e **029**) ecc. E sempre nella foto **029** si vede, in secondo piano, un'altra rastrelliera per attrezzi e ferri lunghi da fuochista, alcuni abbandonati in disordine, un secchio e, sulla sinistra un carrellino strapieno di attrezzi, anch'esso autocostruito, per manutenzione binari, di cui esistono solo 2 esemplari (il secondo è di Marco Palazzo).

Nella foto **030** la Br 03, con le luci del biellismo accese, sosta vicino ad un tubo dell'acqua che al vero serviva per spegnere velocemente le braci ardenti cadute durante le manutenzioni sui binari. In un docu-

mentario si vede un fuochista che, mentre le fa scendere dal forno di una classica loco tedesca, viene ustionato: il salto che fa ed il suo turpiloquio sono eloquenti e non hanno bisogno di spiegazioni o traduzioni! Nella foto **033** si vede una draga che raccoglie le ceneri umide nella ceneriera centrale, che naturalmente andava svuotata periodicamente, mentre il polverino di carbone veniva raccolto in quei carri speciali (se ne vede uno nelle foto **025** e **028** di M. Palazzo) in sosta sulle fosse di visita, veniva usato come sottoprodotto per... non ricordo. Nella foto **034** il fumo bianco delle vaporiere rende la scena oltremodo realistica. Ultima "trovata": accanto alle fosse è il mucchio di cenere *fumante* nella foto **016**, il *trucco* consiste in un semplice cannellino per il fumo delle locomotive art. 7226 Märklin, fissato nel legno, che fa tanta impressione ai Visitatori di Vibaden! Lasciate le fosse di visita le loco affrontano un raccordo di poche decine di metri (in scala), foto **035**, e raggiungono il ponte girevole della piattaforma (vedi la foto **036**). Sempre in questa foto si intravedono in primo piano dei rottami di locomotive (una Br 38 ed una locotender Br 74) bombardate, vedi anche in particolare la foto **037**. Trattasi di una finzione modellistica che tende a collocare cronologicamente la foto agli anni Cinquanta, quando, tra sforzi incredibili (e soldi americani), la Germania del dopoguerra ricostruì un paese distrutto. Ho visto tante foto degli anni Quaranta, e persino nel 1960, visitando da bambino la Germania di Konrad Adenauer, ho nei miei occhi ancora impresse le ferite dei bombardamenti alla cattedrale di Norimberga; per dirla con il grande Friedrich Schiller: "Contro la stupidità (della guerra, aggiungo io) neanche gli Dei possono nulla!"



Foto 037

La giratura della grande Br 10, che entra a malapena sul ponte girevole, è immortalata nella bella foto 038 di M. Palazzo. Nella foto 039 (sempre di M. Palazzo) stupenda semi-panoramica dei particolari sulla sinistra dei 12 garage e nella successiva 040 il reparto saldatura, con una miriade di attrezzi e bombole di acetilene (?), l'intelaiatura per la complessa sfilatura dei tubi bollitori, operata durante le Grandi revisioni, un carretto, una bicicletta, rottami e sulla parete del deposito ancora attrezzi e fogli di servizio per macchinisti ed addetti alla manutenzione. Nella foto 041, l'amico Mauro Cozza, ha colto il deposito in piena attività e, nella sua successiva 042, l'emozionante giratura della rossa 05 001 da museo, al vero riportata allo splendore nei primi anni Sessanta e scampata, fortunatamente, all'incendio disastroso del 17 ottobre 2005 al Museo di Norimberga. La locomotiva aereo-dinamica appare gigantesca nella foto 043, specie se paragonata ad una T3 e mostra il tender semi aperto. Nelle foto 044 e 045 le manovre di una Br 41 sul ponte e nella splendida foto di M. Palazzo la 046, una parata di giganti tra cui notiamo la sperimentale Br 42 Franco Crosti e l'al-



Foto 040

trettanto interessante diesel V 188. Un occhio attento noterà che mentre nella **foto 046** l'epoca è senz'altro prima della fine degli anni Sessanta (la Br 18 473 è ancora in servizio), le **foto 044** e **045** mostrano svariate diesel nel deposito per l'arrivo sempre più massiccio delle V 200 e V 160 negli anni... Sessanta!

Nelle **foto 041** e **042**, di M. Cozza, nelle **foto 043**, **047** e **048** si vede la parte destra del deposito con il distributore di gasolio per loco diesel ed ancora una miriade di particolari quali: assi, cartelli per il blocco del binario rosso/bianchi, un tender svuotato da me (**foto 048**) e ricostruito nella parte che si collegherebbe (al vero) alle tubature della locomotiva, anche per questo raro particolare una lunga ricerca fotografica, non è facile scovare sulle riviste i tender separati dalle locomotive (vedi il § 9). Nella **foto 049** l'estremo limite del deposito e gli innumerevoli aggiuntivi, per così dire che rendono *vissuto* un vero Bw, ricordiamoci che nelle foto reali la confusione e lo sporco regnano



Foto 046

sovrani, e che chi lavorava duramente ad accudire quelle loco primitive ed unte di grasso, veniva scherzosamente chiamato “*Muso nero*”! Ed infine nella panoramica di Marco Palazzo, ripresa nel lontano 2003, foto 050, nella vecchia seconda versione di Vibaden, si possono apprezzare gli innumerevoli attrezzi ed annessi al grande deposito.

Con le foto 051, 052, 053, 054, 055 e 056 la coppia di carri, auto-costruita sulla base di carri Märklin, tipica per il rifornimento di olio pesante in loco a vapore. Al vero i carri appartenevano al deposito di Bebra, un nodo ferroviario nella Germania del nord a circa 120 km da Francoforte sul Meno (vedi Bibliografia). In pratica era un mini rifornitore mobile per loco a vapore alimentate a nafta, forse perché nel deposito di Bebra non c'erano il deposito per olio pesante verticale (vedi quindi anche la foto 062) ed il distributore della colonna di carico della nafta stessa.

La passerella serviva agli addetti per salire sui tender e nel carro c'era sul tetto un tubo rigido mobile, che si vede manovrare dai personaggi Preiser, mentre il motore della pompa di carico dal carro serbatoio era celato nello stesso carro, gli addetti potevano salire e scendere sul tetto da una scaletta che si intravede sul tetto del carro di legno (al vero) con la pompa; la coppia di carri veniva portata sul binario parallelo a quello della loco a nafta da una loco da manovra, come si dice: “Se la montagna non va da Maometto...” per la realizzazione della coppia di carri sono state necessarie ore di lavoro ed una accurata ricerca fotografica, posso solo dire che, se fossi riuscito a contattare la loro redazione avrei voluto riprodurre gli schizzi della Rivista Bahn & Modell, ma...



Foto 054



Foto 056



Foto 057

Nella foto **057** la giratura di una 216 nel 1968. A proposito, per non tralasciare nulla una doverosa precisazione: la giratura totale a 360° sul ponte era necessaria soltanto per orientare le locomotive a vapore che notoriamente viaggiavano (salvo eccezioni) meglio con il tender dietro, rare le loco tender bidirezionali come erano, per esempio, le Br 78 che evitavano la lunga e complessa giratura sulle piattaforme; tutte le loco Diesel e quelle elettriche, di norma, hanno cabine e prestazioni eguali in ogni direzione. Questo non vuol dire che eccezionalmente una Br 44 non sia andata al traino di un convoglio a ritroso, per quanto mi riguarda (vedi la foto di M. Palazzo **046**) io rendo inutilizzabile un lato di ogni locomotiva, dotandolo di realistici tubi dei freni, ganci, tubi riscaldatori e Rec, togliendo il gancio gigante necessario nella dura realtà modellistica, e lo faccio in quasi tutte le macchine, siano esse vaporiere, diesel vecchie e nuove e loco elettriche di ogni epoca e vi rimando al § 9 che tratterà di questo argomento.

Ultima foto del deposito con i garage è quella di M. Cozza, la **058**, che coglie la posizione del più grande dei serbatoi d'acqua, mentre sullo sfondo transita il TEE VT 11.5 sulla linea interna del doppio binario che costeggia il deposito.



Foto 058

Con la foto **059** entriamo o rivisitiamo, i particolari dei 3 binari della zona adiacente al deposito e sovrastati dalla **GRANDE GRU**, e lo facciamo passando su una particolarissima scala che consente di scavalcare il muretto di cinta. Nella foto **060**, di M. Palazzo, una delle due casette dove si ricoveravano gli addetti alla manutenzione dei giganti del vapore teutonici, il camino mi fa pensare che in inverno quei ricoveri caldi, anche se spartani, dovevano essere veramente provvidenziali, specialmente se pensate a quale grado di fatica, freddo ed umidità erano sottoposti i ... *Musi neri*: perché caricare migliaia di litri d'acqua nei tender, tra spruzzi e pantani non era certo un lavoro semplice, al massimo si *vinceva* una broncopolmonite!

Sulla sinistra, tra rastrelliere per ferri da fuochista e traversine impregnate, troviamo un orologio, illuminato alla bisogna, e la seconda casetta annessa all'altra sabbiera, foto **061** di M. Palazzo. Nella foto successiva, la **062** di Marco Palazzo, una loco Br 85 sta movimentando dei carri carbone, tipo Fals 176, Fad 50 o di serie analoghe, nel binario della grande gru (rivedi anche le foto **018**, **019** e **020**) e si intravede, sia nella foto **062** che nella **063**, la pompa montata su una incastellatura a cui si accede tramite una scaletta e che rifornisce di olio pesante la loco 043 (foto **063**). Inutile dire che tra la prima foto e la seconda intercorrono circa una ventina di anni di storia ferroviaria: la Br 85 (oltretutto senza il "biscotto", il moderno simbolo DB tra due ovali del 1955) potrebbe essere stata fotografata in quella veste nel 1954, la Br 043 (l'ultima serie a lasciare il servizio regolare nelle DB) nel 1974 o giù di lì.

È della metà degli anni Cinquanta la foto **064**, al rifornimento carbone una gigantesca Br 45 e due Br 18 una delle quali, sullo sfondo, si trova quasi sotto i 4 carbonili a tasca della gru che potevano, con una capienza di 20 tonnellate l'uno, rifornire sino a 8/12 tender (i più capienti dei quali potevano portare sino a 10 tonnellate di carbone). Nella Br 45 si intravedono appena i tre membri del personale di macchina, di solito oltre al macchinista vi erano infatti due fuochisti, giacché l'immane fatica di caricare il carbone nel forno era insopportabile per una persona sola, causa la fame di combustibile di quei giganti che avevano sfondato sì il muro dei 3000 CV, ma a patto di un consumo da primato! Nella foto **065** una visione aerea del complesso che rende meglio l'idea della realizzazione. Sempre per non lasciare nulla al caso un avviso importante: forse per non scontentare i



Foto 064

Clienti (un motto tedesco suona: *der Kunde ist König*, *il cliente è re*), forse per una svista, fatto sta che l'interasse tra i binari sotto i carbonili è di 64,5 mm. Probabilmente la misura è stata frutto di un compromesso (vedi le foto 066 e 067), ma non va bene né per i binari "K" (che dovrebbero avere 64,6) né tanto meno per i binari "C" che hanno interassi da 77,5 (deviatoi a 24,3°) o 64,3 (deviatoi slanciati a 12°). Può sembrare una questione di lana caprina, ma ogni decimo di mm nella scala H0 corrisponde a 0,87 cm e 3 mm a ben 2,61 cm! Ho personalmente dovuto sfruttare l'elasticità del binario "C" e dei miei deviatoi slanciati per *barare* e portare i miei binari sino all'elemento di transizione (art. Märklin 24922), necessario per collegarsi ai binari "K", che, per forza, debbono essere utilizzati sotto i carbonili. E sono stato fortunato: se avessi avuto i deviatoi da 24,3° non sarei riuscito a restringermi (da 77,5 a 64,5) se non con una distanza almeno tripla del raccordo! Pensiero maligno: "ma, visto il costo, non propriamente basso della pur splendida gru, non era il caso di incassare i binari già pronti sotto i carbonili e magari fornire due possibili soluzioni a chi possiede il binario "K" e a chi possiede lo C?" Le istruzioni (o meglio la traduzione delle stesse) sono lacunose: non spiegano che le belle luci azzurre sotto i carbonili sono fisse, né quali collegamenti ci siano da fare per accenderle, con un minimo di attenzione in più, da parte del *traduttore*, non starei qui a lamentarmi (foto 068).

La piattaforma girevole

La piattaforma è della Fleischmann, acquistata nel 1990 già predisposta per l'uso su impianti con punte di contatto centrali, del tutto simile all'attuale articolo 7286 della Märklin, che, del resto, seppure a caratteri non certo cubitali, segnala quasi con *fastidio* la collaborazione con la Casa di Norimberga per la realizzazione. È incassata in un pannello di legno povero in cui è stato praticato (nel 1990 circa) un foro circolare con il seghetto alternativo. I binari, che vanno nei garage, sono stati tutti dotati di linee elettriche indipendenti ed ausiliarie (per sicurezza, caso mai il ponte non trasmetta bene la corrente), sono “K”, avvitati e poi cosparsi di ghiaia incollata, di colore appropriato. Chi viene a visitare Vibaden non può fare a meno di ammirare l'imponente piattaforma e i ben dodici garage (foto **069** di Marco Palazzo). È come un grande amore: o piace subito o mai più. Non per niente anche l'amico Mauro Cozza nella sua foto **070**, ha voluto riprendere tutti i momenti (anche nelle foto **041** e **042**) della giratura della imponente 05 001 da museo!



Foto

069



Foto 070

La passerella, sul ponte vero e proprio, non essendo dotata di punte centrali, per la corrente captata dai pattini delle loco Märklin, tende ad insudiciarsi e a non trasmettere bene la corrente. Ci sono tre soluzioni:

- a) pulire ogni tanto con alcool denaturato (poco, imbevuto in una pelle di daino da ottico) la passerella;
- b) praticate dei fori sulla passerella, ma attenzione!
Sollevate le due componenti metalliche zigrinate della passerella, allentando la vite centrale e non fate saltare la lamella che le collega anche elettricamente ad arco; praticate dal retro non zigrinato con una punta al titanio da 0,8, max 1 mm, dei fori ben centrati, lungo le componenti. Perché? Perché, per effetto del foro, si crea una estrusione, tipica quando si trapano, che diviene una sorta di puntina che favorisce la pulizia del pattino, per contatto, come avviene per i binari normali Märklin. Risultato: anche i Köf vanno a passo d'uomo! Rimontate le passerelle con movimento inverso, accertandovi che la lamella centrale sia correttamente posizionata e avvitate di nuovo senza esagerare.
- c) Ogni volta che terminate una *seduta* fermodellistica, coprite con un panno o plastica il ponte ed anche i tronchini, almeno la parte dotata dello stesso materiale zigrinato del ponte, onde evitare che si posi della polvere. Alla lunga tornate al punto "a".

I raccordi andrebbero verniciati di Life Color LC 17 (leggi anche il § 9) vedi la foto **071**. È importantissimo lasciare almeno due binari tronchi perfettamente in opposizione, non incollati nella ghiaia. Motivo: anche se la manutenzione è rara (ogni 12 anni circa!), potrebbe essere necessario estrarre il ponte e siccome si leggono poco le istruzioni (quelle della Fleischmann erano, a dire il vero, esaurienti), chiarisco che il ponte può essere *estratto* solo se sollevato dall'alto in un punto dove manchino, a nord e a sud, insomma in opposizione, due tronchini. Osservate bene le due foto **072** e **073**, i ferri incollati (come chiavi inglesi o altro segnale scelto da Voi) sono utili per ritrovare dopo tanti anni il punto dei tronchini estraibili... questo serve a meno che non abbiate una memoria da elefante!

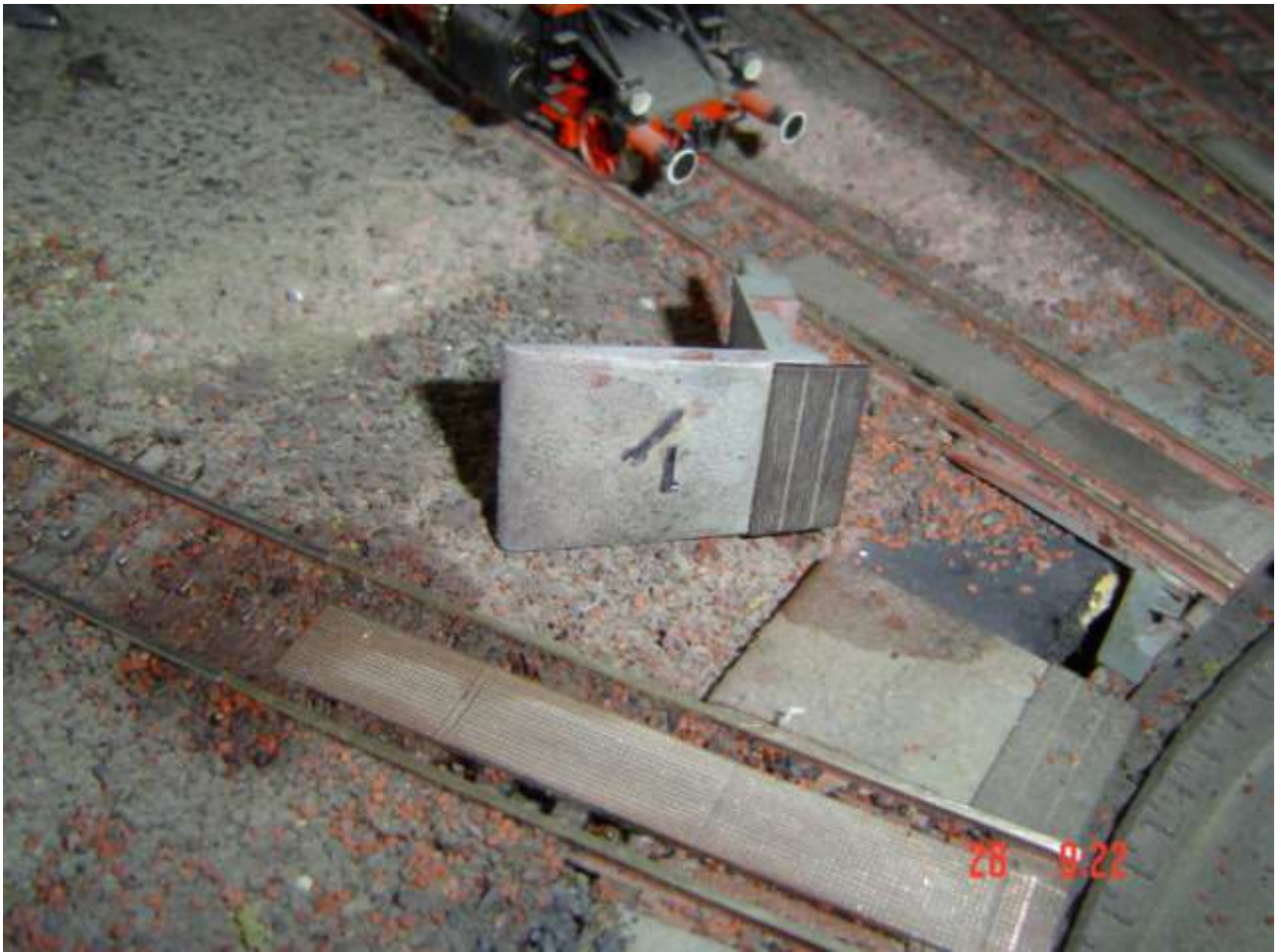


Foto 073



Foto 074

Il ponte gira a velocità leggermente superiore al vero ed è un piacere invertire la marcia di loco a vapore (giratura spesso anche totale), o semplicemente indirizzare nei garage, liberi, le locomotive diesel (vedi foto [074](#), [075](#), [076](#), [077](#) e [078](#)), sul ponte possono transitare, a pantografi abbassati e trainate da loco da manovra, anche delle loco elettriche. Personalmente uso delle loco Diesel rese folli, che sono in realtà trainate da loco elettriche digitali che prendono corrente dal pattino. Il *trucco* funziona ed è di grande effetto! Alcuni hanno anche la encomiabile pazienza di dotare di linea aerea la piattaforma girevole con articoli della Sommerfeldt... francamente se tutte le loco fossero dotate di pantografi mobili la cosa avrebbe un senso, altrimenti vedere i pantografi che rimangono alzati durante la giratura e che *scivolano* sotto la ragnatela di fili, è un errore modellistico clamoroso, rinuncio!

I GARAGE

Sono stati verniciati con tonalità di grigio e mescolati a cenere di pipa, grattata dai fornelli di radica, quando purtroppo fumavo! Sono quelli della Fleischmann, ma vanno bene, però, anche quelli di altre Case: accertatevi che gli interbinari siano compatibili con la piattaforma Märklin/Fleischmann. Più i garage sono lontani dal ponte, più garage possono esser montati: esempio a Vibaden sono 12 chiusi e 4 binari di servizio, a Merklingen (uno dei plastici più grandi in Europa, vedi la foto [079](#) di M. Palazzo), scusate se è poco, ben 24! Nel plastico della vecchia sede storica del Museo Märklin di Göppingen, in Holzheimer Straße, la piattaforma era stranamente rimasta, sino al 2003, quella degli anni Cinquanta (foto [080](#) di M. Palazzo). Seguite le istruzioni di montaggio con cautela, perché i portoni, almeno nei garage della Fleischmann e in quelli della Märklin (art. 7281), debbono essere mobili e richiudersi, o aprirsi meccanicamente al passaggio delle loco (incollare solo dove richiesto dalle istruzioni!) e... se fumate: smettete! Gustatevi le foto [081](#) e [082](#). Ultima foto, la [083](#), del paragrafo sul Bw. È una immagine triste del ritiro, alla fine degli anni Sessanta, di un gruppetto di Br 18, ma se andate al paragrafo 16 scoprirete che Vibaden, come la mitica Fenice, raggiunta l'epoca V o VI che dir si voglia, rinasce dalle sue ceneri e torna indietro nel tempo al 1949/50, anche se ritorna alle *ceneri* lasciate dalla seconda Guerra Mondiale. ▣



Foto 083

§ 8.

GALLERIA

(metodo personale ed altri)
(72 foto nell'omonima cartella)

Quando nel 1958 ricevetti in dono il mio primo trenino Märklin con la aereodinamica SK 800, che allora aveva da poco cambiato il nome in 3017 e la 3012 locomotore elettrico verde *francese*, secondo il catalogo, realizzai la prima galleria con una scatola di cartone. Di lì a poco mio padre acquistò una classica piccola galleria di cartapesta che a malapena conteneva un paio di carrozze svedesi metalliche da 20,5 cm, ma che entusiasmava lo stesso: mi divertivo a vedere, sul tavolo della camera da pranzo, con il viso incollato al freddo marmo, le enormi lampadine delle loco, che pesavano quasi un chilo, che luccicavano nel piccolo tratto buio, come ho detto, altri tempi!

Oggi dobbiamo ricordare, a chi si accinge a realizzare un plastico, che, con una pala meccanica, si butta giù una collinetta in poche ore e che una mini galleria non ha nessun senso logico o pratico: la galleria è un manufatto di una enorme complessità e costi (al vero) e viene scavata solo se non la si può aggirare, vi assicuro che gli Svizzeri ne sanno qualcosa! All'interno delle gallerie reali si possono creare anche degli elicoidali (SBB/CFF/FFS) per elevare la quota dei binari senza superare la livelletta del 25/35‰ (rileggi anche la nota "f" sul cartello *Besandungsanlage*, nel precedente paragrafo). Il percorso ferroviario viene dunque allungato, con spirali, all'interno delle montagne (tanto gli Svizzeri amano la groviera!) per evitare salite da cremagliera.

Nella pratica modellistica, l'interno della gallerie, a parte un iniziale tratto realistico, è totalmente cavo e quindi si possono nascondere Schattenbahnhof, realizzare elicoidali, celare altoparlanti o persino banchi elettrici con i comandi. Non conosco casi documentati di fermodellisti tanto ligi alla realtà da scavare realmente una montagna di qualsivoglia materiale: fare ciò esporrebbe a grave rischio l'operatività di un plastico... pensate che sorta di guaio quasi irrisolvibile sarebbe un malaugurato sviamento (o deragliamento) all'interno di una simile galleria!

Ed a peggiorare le cose, se vi fosse la linea aerea montata!!

Nella bella **foto 01**, di Franco Spiniello, possiamo ritrovare tutta la romantica atmosfera che una galleria, ben inserita in un contesto, crea



Foto 01

in un plastico; nella **foto 02**, sempre di F. Spiniello, una tipica situazione da ferrovia svizzera: due gallerie su diversi piani, che hanno permesso alla linea a doppio binario di guadagnare quota notevolmente.



Foto 04

Nella foto **03** si vede come all'interno di una galleria, si possano nascondere svariati binari di ricovero con convogli già pronti (sullo sfondo l'ICE Experimental a 5 pezzi) e nella foto **04** di Marco Palazzo, scattata dopo 10 mesi, quando la galleria era completata, si comprende come al suo interno siano presenti ben 5 tratte di binario, di cui la prima in primo piano, attraverso un elicoidale (foto **05** di M. Palazzo) ed un lunghissimo raccordo di circa 20 metri, che si vede in parte nella foto **06** sempre di M. Palazzo, porta alla Schattenbahnhof di Vibaden 3, perdendo (o guadagnando se si risale in superficie) oltre 55 cm (!) di quota. La stazione *fantasma* è dotata di 8 lunghissimi binari di ricovero, più 2 di transito che possono accogliere interi convogli quali gli ICE 1 e 3, e, per esempio, il convoglio di salvataggio in galleria della protezione civile tedesca, che risulterebbe complicato, e pericoloso per i delicati organi d'attacco prendicorrente, riporre nelle scatole se non in uso.



Foto **07**

Nella mia foto **07**, l'elicoidale *nudo*, quando non era stato ancora coperto dalla linea di base del plastico. La lunga serie di foto dalla **08** alla **15 (10)** e dalla **18** alla **38**, scattate dal gennaio 2006 ad ottobre dello stesso anno, ci danno un'idea del difficile "parto" (di nove mesi, pensate un po'!) che mi ha portato alla realizzazione della imponente

(imponente) galleria di Vibaden 3, che trae origine dall'ingresso della antica galleria di Vibaden 1, che è storicamente il primo manufatto del plastico realizzato nel 1987 (vedi anche il § 16 “Vibaden, la sua storia”) poi rimontato nel 1996 a Vibaden 2, vedi la foto **16** di M. Palazzo.



Foto 10

Nella stessa foto **16**, scattata nell'ottobre del 2004, la galleria era oramai disastata, a causa di problemi legati alla eccessiva dilatazione lineare, dovuta agli sbalzi termici che la linea aerea Sommerfeldt mal sopportava ed a black-out legati alla conduzione elettrica dei binari “K”; Vi rimando alla lettura attenta dei § 15 e 16.

Nella storia recente l'ingresso della galleria, realizzato con un ottimo portale della Noch (ha resistito 20 anni!), è stato posto nel lato ovest dell'impianto, prima del ponte di ferro doppio che supera la *vallata* di Vibaden (vedi la foto **17**). Tutta la sua struttura, *rocciosa*, è un paziente mixer di sughero, creta Das, cartone e polistirolo espanso. Nelle foto **62** e **63** di Mauro Cozza il portale della galleria, la *sua* Henschel-Wegmann ed il cartello Maurethal in onore dell'amico Mauro, anche

se in tedesco Mauro suona quasi come muro (Mauer). Anche Marco Palazzo ha immortalato l'ingresso Ovest con la sua foto **64**.

Nella **foto 56** ed ancor più nella **57** viene svelato il “trucco” della galleria di Vibaden: al suo interno, dal lato ovest, una serie di 3 deviatori slanciati permette ai convogli o alle semplici locomotive di entrare da destra ed riuscire... da destra, invertendo magari la marcia nella racchetta (cioè l'anello di binari che si richiude su se stesso) situata a 55 cm più in basso nella stazione nascosta.



Foto 56



Foto 57

Nelle foto 58, di M. Palazzo, un ICE 1 che risale dalla Schattenbahnhof ed esce nella foto 59 sul ponte dal lato corretto (in Germania) destro.



Foto 58

L'ingresso est della galleria di Vibaden 3, era situato a ben 6 metri di distanza nel vecchio Vibaden seconda versione (vedi la foto 60 di Marco Palazzo), ma non v'era roccia tra i due ingressi ma un fondale che nascondeva parte della linea, vedi la foto 61 di M. Palazzo. Oggi i due portali sono a soli, si fa per dire 3 metri, ma un'intera struttura rocciosa sovrasta i due ingressi vedi la foto 49.

Come si vede ad est, foto 54 e 55, si complicano le cose per l'effetto dell'ingresso di un altro portale (a sinistra e più in alto) verso la Nebenbahn o linea secondaria non elettrificata, che dà un senso alla presenza di Schienenbus ed altri convogli non elettrici (al vero) in tutte le epoche (a tal proposito leggete attentamente "Vibaden, la sua storia").

Tornando alla tecnica da me adottata, ricordo che nel mio impianto nato per restare statico, ho realizzato per la galleria un'intelaiatura di legno molto resistente, e ciò mi è stato possibile grazie all'utilizzo di

listelli donati dai fratelli Marco e Fabio Della Ciana, titolari di un negozio di elettrodomestici, appassionati di tecnica fermodellistica, e miei validi collaboratori ed amici. In un negozio di lavatrici o televisori vengono ogni giorno scartati decine di listelli per imballaggi, che, se acquistati...



Foto 47

Lo spreco di tanto buon legno andava evitato! Vedi le foto **08**, **09** e **10**. nella foto **11** ho, con una “costola” di cartone robusto, dato corpo alla struttura, altrimenti troppo piatta, poi nel corso di molte settimane ho prima chiuso con cartone da imballaggi (incollato con tanta, tanta pazienza) gli spazi tra i listelli (foto **12**) e poi ricoperto il tutto con altri due strati di cartone, il più robusto verso l’esterno (foto **13** e **14**). Sopra il cartone rigido con Vinavil e silicone sono stati incollati i pezzi di lastre di sughero che, ironia del destino, erano stati abbandonati nel capanno disastroso e poi ristrutturato (vedi le foto **07**, **16**, **19**, e **21** della cartella “Vibaden, la sua storia”) che ospita attualmente Vibaden 3.

Nelle foto **15**, **18**, **19**, **20** e **21** il lungo a volte noioso lavoro di incollaggio ed adattamento, e persino qualche ripensamento, di tanti pezzi di sughero. Solo nel luglio del 2006 iniziai a verniciare la “roccia” con colori acrilici grigio pietra (foto **22**), stando attento a non sbagliare bersaglio, giacché i binari a Vibaden erano già tutti posati e

la vernice acrilica nebulizzata non fa bene alla conduzione elettrica! Solo a metà luglio dello stesso anno passai al versante est (foto 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29), con poco lavoro, giorno dopo giorno, completai la posa del sughero, imitando i corrugamenti granitici e riempiendo gli spazi con qualunque frammento, sughero, ghiaia (vera) e posando i tralicci dell'alta tensione prima delle rifiniture (foto 30). Il versante ovest veniva ogni giorno rifinito, anche se gli splendidi abeti che avevo acquistato in un negozio del centro di Perugia circa 35 anni prima (!), erano già piantati sulla sommità del portale ovest (foto 31, 32, 33).

Mentre lavoravo al restauro delle fosse di visita la vista dal versante ovest era già da capogiro (foto 34). Ad agosto posai il terzo traliccio (foto 35), mentre continuai per tutto il mese di settembre ed ottobre, 2006, a stuccare con silicone acrilico grigio, incollare, piantare abeti e verniciare (foto 36, 37, 38, 39). La "neve" è un sale di alluminio speciale (foto 40, 41, 42, 43) ed ha il pregio di risultare luminoso, imitando alla perfezione la coltre bianca, da ricercare nei negozi di modellismo, anche militare o fantasy e quindi non necessariamente specializzati in fermodellismo. Ho spruzzato prima il sughero con il Vinavil, poi ho posato la *neve*, come se fosse in via di scioglimento, avendo sempre ambientato Vibaden idealmente nella tarda primavera ed in Germania è plausibile vi siano dei freddi canaloni dove si raccoglie l'ultima neve dell'inverno. Con la visita di Marco e Tiziana Palazzo, il 14 ottobre 2006, mi fu portato da Milano un quarto traliccio dell'alta tensione (foto 44) e con i mesi successivi si completarono tanti particolari minuti, fauna e flora, ancora scarsa nonostante gli oltre 150 abeti posati (foto da 45 47 a 49). Non riuscii più ad acquistare gli abeti di un tempo, addirittura dotati di rami potati o spogli, con fine imitazione delle chiome e particolari quali una piattaforma per guardaboschi (foto 43, 46), oggi spesso vengono commercializzati alberi meno sofisticati, che è meglio spruzzare di neve spray, per renderli più credibili, belli quelli della foto 50 di Franco Spiniello.

Con la primavera 2007, e l'acquisto di altri 150 abeti (in tutto ne sono stati posati oltre 300!) mi posso ritenere soddisfatto, come si vede nella foto 49 bis, trattandosi di una ambientazione stagionale, da me voluta, nella tarda primavera, non tutti gli abeti sono stati imbiancati.

Per tutto il mese di ottobre 2006 e sino ad aprile 2007 è continuata la realizzazione della galleria per la Nebenbahn o linea secondaria (foto 51, 52 di Marco Palazzo); attualmente la sto ancora rifinendo (se mai

si finisce di farlo in un plastico); nella foto **53** si vede la struttura superiore della galleria (Noch in parte) e nella **54** i due ingressi quasi affiancati, ma nella **55** si può anche notare, sulla estrema destra, il deviatoio che conduce ai binari nascosti in galleria, dove sosta perennemente l'ICE Experimental, non più digitalizzabile e realmente funzionante solo con la linea aerea (vedi anche il § 15).

Un'altra tecnica, ben più robusta, è utilizzata sia da Marco Palazzo nel suo plastico "storico", ripreso, durante la prima lavorazione nel 2003, nella sua foto **65**, sia da Franco Spiniello, sue le foto **66**, **67**, **68**, di un plastico realizzato di recente, con tecnica ibrida, due soli pannelli, studiati per essere trasportati (vedi § 4). Nelle foto **69**, si nota bene come il primo tratto delle gallerie sia modellistico, poi, le gallerie si allargano per consentire una qualunque manutenzione manuale e sono accessibili dall'esterno, con pannelli removibili ed anche dall'interno con botole strategiche. Nella foto **70** la "roccia" viene lavorata con colori acrilici ed erba che aderisce come edera (vedi anche il § 10) e nella foto **71**, sempre di F. Spiniello, il risultato finale è notevole! Nella foto **72**, di F. Spiniello, si ricavi quanto detto nelle prime righe di questo paragrafo: una galleria ha senso solo se non puoi abbattere una collina o scavarvi una alta trincea! Ambedue queste realizzazioni sono molto più classiche della mia e soprattutto assolutamente necessarie se si vuole poi spostare il plastico in un secondo momento (rileggi il § 4). Chiaramente il tema della linea aerea all'interno della galleria è stato trattato diversamente da M. Palazzo, che addirittura non lascia mai le loco senza filo neanche nella zona nascosta; da me, che come potrete leggere e vedere nel § 15, ho evitato la tiratura della linea aerea in tutta la Schattenbahnhof (tranne un primo tratto di *invito* per gli archetti, vedi anche la foto **001** nella cartella "Istruzioni per la linea aerea Märklin") e da Franco e Paola Spiniello che non hanno previsto il suo utilizzo nel plastico, realizzato su commissione e chiaramente ambientato nella romantica Baviera del primo Novecento.

Per concludere un rapido excursus su altre tecniche per realizzare montagne, costoni o pareti a picco: qualunque sceglierete ricordatevi sempre che quella che per noi sembrerebbe una parete da brivido, fosse alta quanto noi (diciamo tra i 165 e i 195 cm), altri non è che una collinetta da più o meno 180 m (!) in scala. Nei grandi impianti statici o modulari ambientati su temi paesaggistici svizzeri, spesso, per riprodurre al meglio gallerie che attraversano delle montagne (Alpi!) gli au-

tori ricorrono alla *tecnica a tutta parete*, ovverosia i costoni di finta roccia si elevano da terra sino al soffitto e solo in tal modo rendono l'idea della loro immensità anche in scala H0! Le pareti rocciose che si ergono in verticale nelle valli alpine per circa 800 m avrebbero bisogno, per essere accuratamente riprodotte, di capannoni industriali da 10 metri d'altezza... e non sono alla portata del fermodellista medio!

La tecnica della cartapesta, accuratamente lavorata e poi ricoperta da erbe, abeti e persino castelli, comporta anch'essa lunghi tempi di lavorazione causati dalla necessità di lasciar asciugare perfettamente la colla: d'estate anche mezzora può bastare, in un locale asciutto e ben areato, d'inverno...

Altri utilizzano la consolidata tecnica della retina metallica ricoperta da cartapesta, o gesso (per me viene però troppo appesantita la struttura, che è oltretutto soggetta all'umidità!).

Ho letto con piacere un articolo in una rivista tedesca in cui veniva utilizzato del poliuretano espanso da edilizia e sempre in Germania vengono usati dei materiali sintetici facilmente lavorabili e credo basti una visita nel più vicino negozio di fermodellismo per farsi consigliare al meglio, oppure si ritorna in rete per acquisti oltralpe. ◻



Foto 71

§ 9.

Elaborazioni, Invecchiare i rotabili

e i binari

(verniciatura del binario, particolari della linea ferrata)
(223 Foto nell'omonima cartella, 2 bis)

Questo paragrafo non è consigliato a quanti collezionano i propri *gioielli* nelle scatole, per tirarli fuori solo saltuariamente (o mai!). Dopo questa lettura potrebbero accusare gravi turbe psicologiche. **Detto questo, chi prosegue lo fa a suo rischio e pericolo!**

Ho sempre pensato al treno come un mezzo di trasporto scomodo, sporco e rumoroso sino a quando nel 1972, più o meno, non presi l'ETR 401 per andare da Roma a Foligno. Sino ad allora, da studente squattrinato, per andare o tornare da Perugia, dove studiavo Veterinaria, alla mia città natale, Roma, avevo utilizzato interregionali fatiscenti. Nel "Pendolino" *prototipo* (il biglietto con supplemento me l'aveva pagato papà) era tutta un'altra cosa: insonorizzazione, niente salti sulla panca (a volte di legno) al passaggio sugli scambi, comfort e lusso, persino, a cui non ero abituato! Ma, a parte quel gioiello il cui progetto fu accantonato per anni, le nostre FS erano sorde ai mutati desideri della Clientela, per i Dirigenti, tra scioperi e tagli al personale (come oggi!) i passeggeri non erano certo *König*, né principi, ma solo rospi...

Quando ho ripreso il treno, ultimamente, ho notato almeno più attenzione (un po', ma niente di che) verso i passeggeri, salvo, sarà stato un caso fortuito, la vettura ristorante che non funzionava, una carrozza senza aria condizionata, ma, questo mi preme, in 30 e più anni qualcosa non è mai cambiata: carri *arrugginiti* nei depositi, carrozze a volte non propriamente nuove e *profumate*, locomotori sempre più oscenamente *graffitati*!

Nel mondo in H0 che ci costruiamo, ambientandolo in qualunque Paese Europeo (*forse* qualche difficoltà ci sarà per reperire rotabili portoghesi od ungheresi!), l'atmosfera sarà sicuramente meno deprimente, ma secondo me, crocifiggetemi, se manca quel tanto di *vissuto* che basta, manca il realismo ed il gusto del modellismo.

Se un appassionato di soldatini in armatura o divise, napoleoniche o moderne, realizza un Diorama, lo fa di certo con tutti i crismi della realtà, ho visto delle piccole ed autentiche opere d'arte con minute riproduzioni di scene di vita militare, dai tempi dei Romani ai Marines USA, con contorno di utensili sparsi, secchi e piccozze sino a scatolette del rancio semi aperte. Mentre nelle riproduzioni delle parate tutto scintillava nell'ordine.

Noi fermodellisti, per presentare, in un diorama, rotabili nuovi di zecca, potremmo solo realizzare una Fiera dei Trasporti, in cui ogni grande Produttore, europeo e non, di mezzi ferroviari presenta, è chiaro, locomotori, carrozze e carri merci nuovissimi (come appena usciti dalle scatole del negozio!).

Essendo migliaia i modelli ferroviari in produzione questo paragrafo dovrebbe avere centinaia di pagine di spazio: mi limiterò a presentare mie elaborazioni, esclusivamente su modelli delle DB.

Elaborazioni ed ammodernamenti

Molte, anzi, la maggior parte delle loco Märklin, hanno subito con gli anni migliorie importanti. Ultimamente alcune loco storiche vengono dalla Casa di Göppingen completamente rinnovate (esempio la 01 147, la E 10.1, la 05 003 del 2007, le nuove 112, le 218 ecc), ma ci sono stati dei modelli che hanno resistito quasi intatti per oltre 35 anni, i cui stampi permettono addirittura, oggi, di intercambiare le carrozzerie. Saremmo fortunati se trovassimo così facilmente i pezzi di ricambio delle nostre auto!

A) una famosa loco diesel da manovra: la 3065

La Märklin, nei primi anni Sessanta, fece uscire la V 60 (art. 3065), una Diesel da manovra, a 3 assi con bielle di trasmissione, con un gancio rivoluzionario: il *TELEX*, che permetteva, allora con la sovratensione, oggi con comando elettronico, di sganciare un carro od un vagone passeggeri in ogni punto del plastico, a patto che il gancio del mezzo trainato non fosse in tensione durante tratti in salita o discesa. Poi, nei primi anni Settanta, la piccola Diesel fu ripresentata con lo stesso numero di catalogo, ma con la nuova numerazione 260, computerizzata DB, adottata dal 1968 in poi. Nessuna modifica fu

apportata al precedente modello, che era abbastanza dettagliato e, scandalo, il mantello era in plastica! Le modanature per favorire la loro verniciatura erano rilevate, le ruote, assurdamente lucenti, erano, come costume dell'epoca, prive dei ceppi dei freni ed in generale il sottocassa era trascurato. Le ringhiere erano troppo spesse, con un vistoso rinforzo sui panconi, inesistente al vero, ed un ancora più vistoso *errore*: quelle anteriori laterali avevano l'asta d'appiglio degli scalini che terminava sino alla fine degli stessi. Il gancio telex, già apparso su una prestigiosa 01, la 3026 del 1959 dal costo proibitivo di 14.000 lire (!), era la vera meraviglia, che dava, e da, alla macchinetta un posto di grande utilità e prestigio in qualunque plastico. Pensate che all'epoca gli appassionati fedeli alla nostra Rivarossi si dovevano accontentare di sganciavagoni magnetici fissi, con i quali si rischiava di spezzare un convoglio che procedesse a bassa velocità, anche se i maligni critici ricorderanno che, in quegli anni pionieristici, per le macchine di quella Casa italiana, il "minimo"era, si fa per dire, di almeno 40 km/h in scala H0. Debbo chiarire che in questo specifico paragrafo mi occuperò solo delle migliori estetiche, eccezion fatta per un piccolo accenno al gancio Telex di alcune locomotive, per le migliori tecniche, legate al sistema digitale, vi rimando al § 3.

Ammodernamenti della Märklin sulla 3065

Premessa

Carrozzeria. Rimase per anni in termoplastica, in tutte le sue innumerevoli versioni; alcune, in piccola serie, non comparvero neanche nei Cataloghi generali: come una 260 Rangierlok scura del 2003, e serie *unica* anche per quella ricercata versione postale del 1990/91 (art. 2890), uscita per il pluri centenario delle Poste tedesche, con bei vagoni invecchiati a dovere dalla Märklin stessa, e credo fosse la prima volta che dei carri venissero *ritoccati*.

Non tutte le versioni erano dotate di gancio Telex.

Primi interventi della Märklin

Telaio di rotolamento. Nel 1993/94 escono le rivoluzionarie 3664 Digital e la 3464 (Delta), versioni in cui, finalmente, il sottocassa è migliorato con i ceppi dei freni, biella e ruote a razze finissime e nichelatura scura, metodo scelto per motivi ambientalistici dalla Casa di Göppingen per rendere realistiche le ruote sino ad allora,

come ho già detto, assurdamente lucenti. Questo sistema chimico sfrutta l'elettrolisi che deposita in modo permanente la nichelatura in superficie, senza nessun pericoloso residuo e senza nulla togliere alla conducibilità elettrica delle ruote, la nichelatura può anche avvenire solo per via termica (processo Niphos) e c'è anche un altro metodo industriale detto *rapido*. Mentre la brunitura, che era usata in alternativa, aveva due grossi difetti: primo non era permanente e questo in fondo era quasi un bene, infatti la brunitura *peggiora* di molto la presa di corrente, ma le ruote, fatte girare per qualche ora, tornavano lucide nel punto d'attrito; secondo difetto, grave, era di tipo ambientalistico (e la Märklin è stata attenta a non inimicarsi i Verdi tedeschi), poiché la brunitura con o meno bagno chimico (nome corretto *metallocromia*) viene eseguita usando sali pericolosi a base di ferro, mercurio, antimonio ecc e questi producono residui di lavorazione altamente tossici.

Seguirono altre migliorie legate all'utilizzo del Telex, nel sistema Delta, ed alla collocazione di led laterali che segnalavano, per evitare il surriscaldamento dei magneti, l'entrata in funzione del gancio. Tutte queste versioni con numero di articolo 34641, 37649 e 37650 (versione rinnovata della V 60 storica 3065), erano sempre con mantelli in plastica.

Modelli attuali

Metallo per la carrozzeria. Dal 2004 la V 60, nella veste moderna di 362 DB AG. (art. 37652), ha una nuova carrozzeria di metallo quasi interamente, se si esclude la cabina del macchinista tra i due panconi asimmetrici.

Gancio Telex. Sempre per questa 362 ecco un nuovo gancio telex azionabile indipendentemente con comando digitale, ed anche delle nuove ringhiere metalliche, più sottili, prive di rinforzi sui panconi, ma l'errore dell'asta d'appiglio è rimasto, solo si nota meno.

Le nuove ringhiere sono vendute come parte di ricambio staccata (art. 226715) ed io le ho usate per ammodernare 6 delle 9 versioni (3 ne sono già dotate di serie) che possiedo di questa loco da manovra. Attenzione, non è cosa semplice da realizzare in quanto sono stati spostati dei punti fissi dove inserire le ringhiere: vi attende un lavoro certosino (che non consiglio agli esordienti) fatto di stucco, punte di trapano (per plastica) da 0,8 ed a salire sino a 1 mm, ritocchi e... pazienza! Vedi il risultato: le vecchie ringhiere nella

foto **001 bis**, un po' sfocata di Marco Palazzo, e le nuove su una V 60 digitale nella foto **001** di Marco Palazzo. Nella foto **002** una versione del 2004, la 261 (al vero più potente) articolo 37654, già dotata di tutte le migliorie di serie. Ultimissima del 2007 la V 60, 37655, con mantello in metallo e una funzione (mfx) realistica in più: la possibilità di accendere, durante le manovre, i fari anteriori e posteriori contemporaneamente, mi viene da sorridere pensando che la 260, articolo 3065 del 1969, era criticata per avere i fari anteriori e posteriori sempre accesi, forse l'unica *vera* pecca era quella di non avere... freni!



foto 003

Ulteriori elaborazioni personali

Un bel manovratore sul pancone (**foto 003**), non costa niente, tranne impazzire a trovare (o realizzare) la sua bandierina.

Per le versioni moderne ricordiamoci di cambiare le divise dei manovratori e mettere loro in testa il casco antinfortunistico giallo delle DB; nella foto **004** una 261, col manovratore sul pancone,

traina carri non cronologicamente corretti, ma durante le prove per la sagoma limite su Vibaden 3, ancora in costruzione.

Il macchinista andrebbe messo in modo che non sembri guardare solo in avanti (le manovre sono avanti e indietro!), va comunque usato solo un busto di un ferroviere incollato su una zona elevata con Bostik (colla che non cola dentro gli ingranaggi o sui chip, se si osservano le istruzioni!), perché la cabina è stracolma del decoder e del motore, con tutti i modelli usciti della V 60 & C non posso essere più preciso: provate a richiudere con delicatezza e se sentite la minima resistenza, riaprite, scollate il macchinista (ecco perché consiglio il Bostik!), limatene un altro pezzo, dalla cintola in giù, e riprostate, colla e chiusura. Il tettuccio è mobile e dotato di trombe, al centro la brutta vite che, di contro, rende facilissima l'apertura della loco per manutenzione e, se non state attenti, cadrà sul pavimento. Lavorate sul banco e alla fine date una mano di vernice acrilica a quella vite, magari una sfumatura di sporco la renderà meno evidente (vedi foto **005** di M. Palazzo). Nella realtà attorno allo scarico anteriore dei fumi (al vero è Diesel!) si accumula una sporcizia da primato...



foto 005

Trattandosi di loco da manovra dotate inoltre di gancio Telex non ho mai pensato di sacrificare un lato per inserire dei tubi dei freni realistici, non scherziamo, le mie 9 V 60, 260, 361 ecc lavorano come *somari* sul plastico in tutte le epoche e sono indispensabili!

B) Dispositivi fumo nelle loco che ne sono prive!

Argomento altamente vietato ai malati di collezionismo!

Vi sono, nel vasto parco della Märklin di loco “a vapore”, delle macchine che sono sprovviste dei dispositivi fumo 7226 o 72270 che renderebbero così realistiche le loro movimentazioni sui plastici.

Alcune realizzazioni quali: la bella regale ottocentesca “Tristan”, figlia delle prime collaborazioni con la Trix (foto [006](#)), le varie versioni ottocentesche tedesche o svizzere (un esempio: la Rehin, art. 36473), la Adler, un vero miracolo di miniaturizzazione digitale motorizzata e quasi in scala H0 (foto [007](#)), la Glaskasten (foto [008](#)), con le versioni bavaresi, DRG e DB Br 98.3 e la recente bella T3 del 2005 (foto [009](#)), sono probabilmente destinate a “non fumare”, a causa del loro comignolo strettissimo ed altissimo, a meno che qualcuno non metta di nuovo in commercio un dispositivo fumo per la scala inferiore N (1:160), che uscì qualche anno fa per una Br 18 (Arnold?), ma di cui non so più nulla, e vi assicuro che ho domandato a molti negozianti in varie parti d’Italia, né, per esempio, è previsto dalla Minitrix.



foto 008



foto 009

Ma vi sono altre loco che hanno i loro comignoli desolatamente tappati e che con un po' di coraggio...

Un sospetto che il motivo della semplificazione costruttiva fosse in molti casi legato a meri motivi di opportunità economica mi venne quando, agli inizi degli anni Ottanta, fu presentata la Lady C nei mini opuscoli che venivano regalati nei negozi specializzati (allora dei depliant da 4 paginette, oggi dei cataloghi in anteprima da quasi 150 pagine!). Sulla famosa vaporiera “azzurra” ci furono tante discussioni, anzi un *fiume* di articoli pro e contro l’inusuale colore scelto dalla Märklin: blu acciaio (che a me sembrò solo uno strano celestino...). Si scovarono e intervistarono (figli o nipoti?) di vecchi ferrovieri tedeschi, parenti di Matusalemme, che giuravano fosse, penso per sentito dire, quello il vero colore. Mentre altri vegliardi spiegavano con dovizia di ricordi che solo la Roco avesse indovinato la tonalità giusta: un altro strano verde oliva. Tutto questo perché agli inizi del Novecento la foto a colori (pur inventata dal Vogel nel 1873) era raramente usata e poi forse nessuno aveva pensato di

fotografare (per pudore?) una Lady C! Nel 2002 poi la Märklin cambiò il colore (art. 34113), optando al fine per quello scelto dalla...Roco! Vedi la foto **08** di Marco Palazzo, nella cartella Miscellanea, scattata a Merklingen. Fra tante diatribe ai più, almeno in Italia, sfuggì il *particolare* che, nella presentazione, si parlò chiaramente del dispositivo fumo 7227 (allora a 4 cifre) da inserire. Ma solo dopo il mio incauto acquisto, amaramente scoprii che una loco così curata nella meccanica, con un minimo delizioso, totalmente metallica e dotata di inversione elettronica di marcia... in realtà *non fumava!* Anche il catalogo sentenziava (semplicemente tacendo) l'assenza del fumo e, sempre tacendo, non spiegava il ripensamento. L'ultima versione del 2007 ha ben nove funzioni, tra luminose e sonore... ma niente fumo! Non crediate che sia l'unico caso: la E 44 (art. 37440 del 2000) avrebbe dovuto avere, secondo i mendaci opuscoli, il rumore di marcia di un locomotore, ma alla sua uscita la Montagna Märklin partorì il più classico dei topolini... un fischiotto!

Comunque non provai mai a dotare di fumo la Lady "C". Per la stizza, la vendetti e non l'ho più ricomprata e siccome il guanto era stato lanciato, raccolsi la sfida... molti anni dopo!

Bene, sono riuscito a dare vita e... *fumo*, alle seguenti loco a vapore (al vero) Märklin:

a) iniziai con la **Br 80** (art: 33041 del 1998/99), aprendo con una serie di punte al titanio (da un millimetro in poi, delicatamente!), montate su trapano a colonna, il comignolo sino a 3,5 mm: entra allora perfettamente il dispositivo 72270, il cui polo centrale (il mini filo metallico che sporge dal basso centralmente) deve però essere saldato alla funzione F1 digitale (la locomotivetta fu in seguito digitalizzata), mentre per la massa viene utilizzata la carrozzeria come nelle macchine normalmente dotate di fumo dalla Märklin. Unici inconvenienti: rinuncia al terzo faro (il cui diffusore non entrerebbe e anche riducendolo fonderebbe) o, come ho scelto io, rinuncia alle luci anteriori. Essendo totalmente metallica non si rischiano surriscaldamenti del comignolo. Vedi le foto **010** e **011**.



foto 011

b) L'appetito vien mangiando, si dice, e quando si è *saltato il fosso* (però basta con i proverbi), decisi di dare una occhiata al catalogo con un altro spirito: mi accorsi così che anche la **Br 78** era totalmente metallica o quasi (la silhouette in *legenda* era la stessa di una Br 01 o 03) comunque era metallica la caldaia e tanto mi bastava. Stesso procedimento della Br 80, trapano, punte speciali, dispositivo 72270, ma, purtroppo, questa volta era indispensabile eliminare del tutto le luci anteriori, con il loro ingombrante portalamпада metallico, addirittura da segare con una lama da traforo adatta... un lungo paziente *lavoraccio*. Se, come faccio di solito, avessi voluto realizzare un pancone da vetrina, con tubi dei freni, condotta per il riscaldamento a vapore ecc, avrei potuto usare quello "posteriore" perfettamente dotato ancora di luci funzionanti. La Br 78 era però stata concepita, come la Br 85, come macchina perfettamente bidirezionale, nata per trasporti veloci di pendolari, famoso il suo uso nel 1932 per il "traffico rapido per la Ruhr", era una loco a vapore che riusciva

ad invertire la direzione, senza giratura e senza perdere in velocità. Per questo ha carrelli anteriori posteriori identici, e, per la mia mania di riprodurre la realtà, avevo lasciato i ganci modellistici in ambedue le testate, vedi la [foto 012](#) di Marco Palazzo, *avevo...* osservate, in questo capitolo, le mie foto dalla [210](#) alla [213](#) e l'inedita, precedentemente, senza numerazione.



[foto 012](#)

A settembre del 2007, non riuscendo a stare fermo, ho deciso di completare la metamorfosi del brutto anatroccolo e la Br 78 è finalmente, a parte i suoi fari spenti anteriormente, come avrei voluto fosse presentata, e venduta, ai modellisti un po' fuori di testa come me. Resterebbero da riportare sulla caldaia, come recentemente è stato fatto per TUTTE le ultime locomotive a vapore, il complesso di tubature per le sabbie e di altre condotte vapore.... È tuttavia impossibile farlo in quanto, ad onor del vero, le incisioni della Märklin sono tanto precise che il difetto, ora quasi impercettibile, rischierebbe di aggravarsi per la grossolanità dell'effetto finale.



c) Stesso procedimento sulla **Br 75**, uscita tantissimi anni fa come 3313, criticata subito per i bielloni fuori scala, ruote lucenti ecc, rammodernata, spesso solo ridipinta in varie versioni, non so quante volte dalla Märklin, sino a che nel 2003 uscì la 37132, totalmente migliorata, che ben presto acquistai. Però... non fumava. Per questa locomotiva l'aver dovuto sacrificare le luci anteriori non è stato un gran sacrificio: i fari (led) erano così fiochi che, almeno di giorno, era impossibile vederli. Il solito dispositivo fumo (72270) entra bene, dopo l'allontanamento dello apparato porta lampada (da... segare!) e parte del diffusore luci. Per far emettere più sbuffi di fumo alla loco. si deve però abbassare di 1,5 mm circa la parte in plastica dell'altissimo comignolo, che si sfilava dalla base metallica (vedi la [foto 013](#)). Agli esordi della ferrovia, Stephenson e altri pionieri credevano che solo un comignolo spropositato favorisse il tiraggio ed, in definitiva, la combustione. La Br 75, nata come T 5 delle Reali Ferrovie dello Stato del Württemberg nel 1910, risentiva come altre vapore diere della passata tecnica costruttiva.



foto 013

d) Per le **Br 86**, ho reso fumanti: la 86 173, storica, art. 3096 uscita nel 1971, dotata di ganci Telex e *prima* ad avere un biellismo raffinato, usandone tuttavia solo la carrozzeria. Per il telaio ho usato invece quello di una recente Br 86, del 2006, della confezione economica 29533, e per *economia* si intende che non vengono più montate le scalette d'accesso in cabina. Il telaio è veramente migliorato, grazie alle ruote nichelate scure. Inoltre, ho fatto sostituire il decoder mfx, di tipo... *economico* e di certo poco efficiente in quella macchina, dotata di ganci Telex, con un affidabilissimo 6091 Motorola, vedi la **foto 014** (i centri delle ruote non sono ancora dipinti in rosso). Fuma anche la 086 521 (uscita in una confezione, nel 1999, insieme a delle carrozze rosse) immortalata nella **foto 014** bis. In queste particolari locomotive è sufficiente bucare (nella 3096 poi il foro vi era già!), inserire il cannello 72270, collegare alla funzione F1 e non si deve sacrificare neanche l'illuminazione anteriore, in quanto lontana dal cannello fumogeno. Attenzione! Trattandosi, per le Br 86, di carrozzerie in plastica, bisogna saldare anche un filo, su un lato del 72270, da collegare ad un punto, di massa, comodo sul motore o sul telaio, altrimenti la stessa non verrebbe collegata. Sebbene le lunghe prove da me effettuate sembrano

scongiurare il pericolo di problemi termici, grazie all'ottima plastica della carrozzeria, per mera precauzione sarebbe meglio non abusare per molto tempo di questo *effetto speciale*. Personalmente mi limito ad usarlo negli spunti delle manovre, od in linea, ma per brevi tratti (a che serve il fumo dentro le gallerie?). È importante quindi non accendere il dispositivo fumo se manca il liquido... una precauzione in più non guasta e la bellezza del risultato è, vi assicuro, garantita!



foto 014

- e) Se credete che abbia finito con le Grandi Revisioni, non dimenticate che anche le Diesel fumano! Feci applicare nei primi anni Ottanta, da un grande amico e mio maestro fermodellista, Aldo Festola, un dispositivo fumo a una vecchia Rivarossi Diesel italiana, FS 341... fece scalpore tra gli amici del Sabotino Club di Roma! Qualche anno fa, memore della meraviglia suscitata, applicai, oramai lo so fare, un 7226 (spazio ce n'è nelle Diesel tipo V 160) ad una **216** di prima serie (una "Lollo", nomignolo dato dai ferrovieri tedeschi a quella particolare serie di V 160 dotate, sotto i finestrini, di prominente che le rendevano, ehm, *pettorute* come la Signora Lollobrigida!). Basta forare i due comignoli affiancati e lì sotto sistemarvi il cannello del dispositivo fumo, anche incollandolo con silicone ad un supporto, dopo le

solite due saldature ed il collegamento alla funzione F1. Bisogna tener distante il 7226 dal tetto e dalla carrozzeria, fonderebbero, meglio poi circondarlo con carta termica che possa convogliare il fumo verso gli sfiati degli scarichi. Ovvio che va usato solo nella accensione della macchina per il tempo necessario a simulare una difficoltà degli iniettori di far esplodere la miscela aria-gasolio, che so, in inverno, che in Germania non scherza. Del resto chi non ha visto quanto fumano vecchi camion Diesel? Quando qualcuno visita l'impianto resta affascinato da questo strano *effetto speciale*, più che per le loco a vapore... qualcuno grida: "Attento la Diesel brucia!" Corna facendo vedete le foto 015 e 016.



foto 016

C) Elaborazioni su locomotive a vapore: invecchiamento, carbone realistico, Macchinisti e Fuochisti

Per chi ha deciso di continuare la lettura non sarà più *scandaloso* leggere quanto sto per descrivere.

Una locomotiva a vapore, nella cruda realtà in scala 1:1, è il meccanismo umano più sporco e, diciamolo, più inquinante che ci sia. Chi ha visto in azione uno solo di quei "mostri d'acciaio" ed ha

sentito il loro odore, percepito il calore e l'umidità che emanano, mi capisce. Sono nato *al tempo del vapore* ed avevo, ancora anni fa, una foto del 1956 che mi ritraeva sul pancone di una 740 FS, nella stazione S. Pietro oltre le mura vaticane. Negli anni dei miei studi universitari, smistavano ad Orte, ogni volta e con patetica lentezza, i 2 vagoni provenienti da Roma Termini (in uno, di seconda, c'ero io!) che proseguivano verso Perugia, con una locomotiva da manovra, forse una vetusta FS 835 (?), che non si riusciva mai a vedere, ma quanto a chiasso e fumo... Osservate due foto, la **017** e la **018**: nella prima due loco vissute una **Br 55** ed una **Br 44**, non decrepite, ma certamente non uscite da una Grande Revisione, come la bellissima **01 147** della foto seguente. Ora, nella foto **019** una **Br 55** appena uscita dalla scatola, lucida come non mai. Collezionate? Non continuate, *le prossime foto vi sarebbero fatali!* Vi dirò che nei primi anni Ottanta, sempre il Maestro Aldo Festola mi insegnò la tecnica dell'invecchiamento o comunque dell'effetto ottico che si riesce ad ottenere sui mantelli delle vaporiere con la *grafite*.



foto 017



foto 018

COME SI OTTIENE LA GRAFITE

Con una lima a ferro, delle vecchie matite (meglio se dure: H 2/3 e a salire) 5 minuti di tempo, raccolgo una polvere finissima di grafite (foto 020), che mescolo al liquido per il fumo di Vibaden, (leggi nel § 16 “Vibaden, la sua storia”, il capitolo *La manutenzione*). Poi, con un pennello da trucco rubato, nottetempo, a mia moglie (foto 021), e gusto personale, IMBRATTO, proprio così, più o meno una locomotiva, seguendo quanto si evince dalle foto e dalla storia delle macchine a vapore in Germania, ma che si applica ad ogni Paese ed ad ogni tempo. La mano di grafite non deve essere pesante o troppo omogenea, nella foto 022 di M. Palazzo, due esempi appena “trattati”: una **Br 59** resa appena lucente dalla grafite ed una **Br 18** molto invecchiata, in secondo piano.



foto 020

Qua e là non manchino quelle colate chiare di calcare, su pompe, fischi e sui cilindri esterni, sulle portelle delle casse d'acqua, macchie di nafta sui tender delle loco ad olio pesante... il tutto senza esagerare: per riprodurle usate colori acrilici tra il bianco ed altre tonalità (gusti personali e foto che dovrete cercare, su Riviste tedesche od in rete, e visionare). Le locomotive in fine carriera, nei primi anni Settanta dello scorso secolo (nel 1977 cessò del tutto la trazione a vapore regolare, in Germania) possono invece essere veramente sporche e mal messe, persino esageratamente, come per la Br 50 ripresa a Merklingen da Marco Palazzo ([foto 023](#)) o la **Br 051** della [foto 024](#). A tutte (fanno eccezione, per me, quelle da manovra) vengono applicati tubi dei freni, gancio realistico e condotta vapore per il riscaldamento delle carrozze, se possibile anche i copristeli. Questi ultimi vanno provati caso per caso e sui deviatori stretti; è inutile pensare di non movimentare una locomotiva in ogni punto del plastico: se una prestigiosa 01 deve affrontare, anche per una sola volta, una zona con scambi da 24° i copristeli potrebbero causarne lo sviamento...!



foto 023

Nel caso della Br 55 (foto 025) i suddetti aggiuntivi non causano problemi, mancando il carrello anteriore, lo stesso per le Br 80 (foto 026 di M. Palazzo), le Br 89.0, le mitiche 3000, (foto 027 di Marco Palazzo), che, come le Br 81, hanno già di serie i copristeli mobili, le Br 92 DRG, mentre le belle T3 NON hanno i copristeli, per via della distribuzione Allan; non potendo mettere il dispositivo fumo su una bella T3 ho comunque reso realistico il pancone aggiungendo anche uno scalino rosso, parzialmente visibile nella foto 028 in basso a destra, leggermente coperto dal respingente e da un tubo dei freni. Questa decisione di rendere in pratica non operativo, a parte in rettilineo ed in manovra di spinta, un lato della maggior parte delle mie locomotive, locomotori e treni automotori, deriva dalla semplice e personale considerazione che, avendone un più che discreto numero, posso sempre orientarli sull'impianto di Vibaden a mio piacimento e discrezione, per esempio con il ponte girevole (leggi il § 7). Inoltre, come ulteriore possibilità operativa, posso sempre, nel plastico di Vibaden 3, far invertire la marcia a qualunque rotabile inviandolo a percorrere i binari che, dalla superficie, si dirigono verso il *sotterraneo* della Schattenbahnhof.

Grazie alla *racchetta operativa* della stazione “fantasma” le loco rientrano nella direzione opposta, senza dover effettuare alcuna operazione manuale.



foto 027



foto 028

Nella foto shock [029](#), ecco quello che un *maniacò* riesce a fare per ambientare il suo Bw nei primi anni del secondo dopoguerra:

distrugge due loco (N.B.: non Märklin e non più in funzione!) e lo fa con un ricercato “effetto bombardamento aereo”. I caccia o i bombardieri perforavano agevolmente i mantelli delle vaporiere facendo esplodere dall’interno le caldaie in pressione; con “l’effetto mitragliatrice” aerea (buchi di trapano da 0,7 mm che più o meno corrispondono al calibro di quelle montate sugli aerei degli *Alleati!*), si ripropone, modellisticamente, quei periodi tristi delle ferrovie di tutta Europa, perché la guerra è una brutta faccenda e non ci si va per giocare! Leggi anche il capoverso sulle fosse di visita (foto **037**, di M. Palazzo, al § 7).



foto 029

Comunque il discorso sui benedetti coprasteli va chiarito per altre locomotive a vapore:

- A) nella foto **030** di M. Palazzo, una **Br 59**, il gigante a 6 assi accoppiati (!) costruito dopo il 1917 (serie K), per affrontare le rampe del Geislingen, nella tratta tra Bretten e Ulm. Evitate di montare i coprasteli, e, addirittura, sono stato costretto a non

montare la condotta per il riscaldamento a vapore sul pancone anteriore... interferisce con il bellissimo carrello. A proposito, attenti a non perdere le lanterne anteriori (foto [031](#) ravvicinata di M. Palazzo), sono infatti applicate a parte!



[foto 030](#)

B) La stupenda **Br 38**, uscita nel 2003/04, ha problemi ad affrontare curve strette con i copristeli montati ([foto 032](#) di M. Palazzo). La locomotiva è completamente rinnovata, tanto che, al contrario delle V 60, non ha niente in comune con la 3098 del passato, uscita nel 1966 (ebbe anche un'altra numerazione, 3099, è rimasta a catalogo sino al 2002/03)... c'è però una cosa strana: nella presentazione fotografica del modello attuale, i tubi, sotto la cabina del macchinista, erano molto fini, mentre, *mistero*, nella loco commercializzata poi di serie (art. 37030) gli stessi erano almeno di spessore doppio! Idea! Poiché stavo rottamando una 38 (ricordate la [foto 029](#)?) ho sostituito i tubi finissimi di quella macchina (si tace il produttore) montandoli

nella mia 38! Sono da ricovero? Certamente. Ma osservate le foto **033** e **034** di M. Palazzo e la foto **035** (dove la Br 38 ha subito il trattamento con la grafite) e forse capirete.



foto 032

- C) Anche la **Br 45**, ha problemi con i copristeli, ma in un gigante di tale portata, la loro assenza si nota meno, vedi la **foto 036**. C'è da dire che sono altri i problemi per questi giganti del passato ferroviario, ma parliamo di quelli relativi al modello Märklin: il carrello portante posteriore della Br 45 è privo dei ceppi dei freni (nella realtà sono doppi) e mancano anche delle tubazioni, previste nelle foto di presentazione del modello. Scavando nella *scatola degli aggiuntivi*, ho rimediato in parte alla mancanza, ma devo trovare ancora le tubazioni e un'altra coppia di ceppi dei freni, confronta la foto **071**, sto ancora cercando soluzioni. La Märklin, del resto, non ha previsto tali particolari *nemmeno* nell'ultima versione di tale loco art. 37452, edizione speciale 2007, in onore del grande fotografo Carl Bellingrodt.



Questa foto **inedita** ricorda che negli aggiornamenti 2008 è stata presentata la mia Br 45 a cui sono stati finalmente applicati i ceppi dei freni nel carrello portante posteriore, senza limitare, per altro, la operatività della grande locomotiva.

D) Ho potuto montare invece i copristeli aggiuntivi (ricordo forniti dalla Märklin e di norma tenuti fermi nella scatola trasparente interna con nastro trasparente) nelle **01, 011** (con caldaia moderna) vedi foto **037, 038** e **039**, mentre alla **01 147**, che monta una caldaia di vecchio tipo, non ho montato i copristeli (vedi la foto **040**) a causa della fragilità di alcuni aggiuntivi, finalmente applicati a parte, che in caso di sviamenti sarebbero a rischio, come il **fanale superiore anteriore** che rischia di staccarsi e che causa delle lamentele ingiuste tra gli appassionati: per ottenere la quasi perfezione su di un modello di tale bellezza (suoni stupendi, luce del focolare ecc) si deve pagare il prezzo che la finezza di riproduzione richiede... la *fragilità!* Ho montato i copristeli sulle **Br 44** (vedi la foto **041**), sulle **Br 050** (vedi la foto **042**), sulle **Br 051** (rivedi la foto **024**). A volte però in un secondo tempo li ho dovuti togliere, per sopraggiunte problematiche, dopo verifiche sulla linea a raggio più stretto...



foto 038

REALIZZARE UNA LOCOMOTIVA: 01 1100

Rapito da un *desiderio fòlle*, ma tanto avete capito che non sono proprio *normale*, ho realizzato la famosissima, ed ancora efficiente, Dampflokstar delle DB la 01 1100, mixando:

- 1) una 01 con gli anelli della caldaia dipinti**
- 2) un tender per loco ad olio pesante**
- 3) targhe micro realizzate al computer (corpo 6)**

Questa stupenda “regina” è rimasta con questa numerazione come loco attiva per treni speciali, anche dopo le rivoluzioni numeriche del 1968 e del 1994, anno quest’ultimo che ha segnato la fine della DB post bellica nata nel 1949, che, 5 anni dopo la caduta del Muro di Berlino, si è riunita alla consorella “povera” dell’Est, la DR*, nella Società per azioni DB AG (Deutsch Bahn Aktiengesellschaft) e leggi anche il capitolo sui *rotabili* nel § 16 “Vibaden, la sua storia”. Forse non sarà perfetta, avrei dovuto realizzare le targhe in corpo

5, ma ora posso godermi questa vaporiera in tutte le epoche. Recentemente ho sostituito il mantello del tender a nafta *rapito* alla loco 3310, con quello della più moderna 39103 e che viene venduto come parte di ricambio articolo 2125584 e ho veramente indovinato la scelta. Con gli anni lo stampo è notevolmente migliorato per l'incisione, le scalette d'accesso alla parte posteriore hanno subito migliorie, l'estintore (presente anche nel vecchio tender) ora è stato collocato su di un apposito supporto. È stato aggiunto un cartello di avviso e tutte le tubature e leveraggi, pur praticamente invisibili, delle condotte acqua e nafta, nella zona tra cabina di guida e tender sono state accuratamente riprodotte. Nelle foto [043](#) e, in particolare, nella [044](#) il tender è ancora quello vecchio (si noti la scarsa incisione delle tubature). Nella [foto 213](#) è in parata nel deposito (primo piano).



[foto 213](#)

Nella [foto inedita](#), tratta dagli *Aggiornamenti 2008*, si noti come oltre al rinnovato tender sono state modificate le targhe, ora in scala, e aggiunte le tubature sotto la cabine in ambedue i lati.



Nota storica

***Per quanto riguarda la DR della Germania dell'Est, vorrei precisare che l'amministrazione Sovietico-tedesca fu, a detta di tutti gli osservatori, oltremodo deleteria per lo sviluppo dei mezzi ferroviari e solo le Br 243 elettriche sono da considerare moderne e funzionali. A parte il necessario cambiamento di numerazione nel 1990, da 243 a 143 dovuto al fatto che il numero due (2) per il sistema DB corrispondeva alle loco Diesel, soltanto quando questi locomotori fecero, agli inizi in affitto, le prime apparizioni nelle linee *aperte* della Germania Ovest, poterono realmente essere sfruttati per la velocità: nella Germania Est le infrastrutture (binari) erano così obsolete che non era stato possibile provare l'efficienza e la velocità delle 243/143! Non si deve dimenticare che la Märklin ha messo in commercio oltre alla 243 art. 3443 del 1993, anche tutta una lunga serie di varianti ed ha utilizzato nel 2007 queste macchine (loco Br 143, art. 37433) per un nuovo record da Guinness: duecento (200) di quei modelli lillipuziani hanno trainato, per mezzo di una speciale imbracatura e per dieci metri, una carrozza passeggeri... vera, da 47 tonnellate! Il tutto con riprese televisive, interviste e fanfare, come sarebbe accaduto da noi per Rivarossi o Lima... illusione.**

EFFETTO GRAFITE SULLE LOCOMOTIVE

Ritorniamo a parlare della irrealistica **Br 55**, appena uscita dalla scatola (foto **019**). Per inciso le vaporiere nuove, o appena uscite da una GR, non erano semilucide, ma semmai lucenti come uno specchio e questo è ben evidente nei documentari in B&N degli anni Trenta. Quei Film Luce di Regime presentavano spesso le, allora, velocissime e modernissime realizzazioni tecnico-ferroviarie, non solo a vapore che erano immancabilmente frutto del retorico bla, bla, bla, che incensava *Chi* sappiamo. Questo colore a specchio, difficile da realizzare sul metallo pressofuso e ancora di più, penso, sui mantelli in termoplastica, non è gradito (sembra da sondaggi) ai fermodellisti. Con la pratica dell'imbrattamento, appresa oltre 25 anni fa dagli Amici del *Sabotino Club di Roma*, già dopo pochi tocchi di pennello, foto **045**, si nota il cosiddetto "effetto grafite", che rende la superficie della caldaia, già metallica di per sé, ancora più realistica e lucente, tanto che poi risulta difficile fotografare le locomotive *modello*, così trattate, come quelle al vero. Per questo la livrea fotografica di presentazione, e a quel tempo si usava praticamente solo il Bianco e Nero, era grigio pietra, che metteva in risalto i particolari delle locomotive nei cataloghi dei Produttori di rotabili ferroviari, come nelle foto **030**, **031** di M. Palazzo della 42 9000 DB Franco Crosti.

Il risultato si può ben vedere, e non deve stupire, perché la grafite è lo stato allotropico (esagonale) del metallo Carbonio, inoltre sulle caldaie e dovunque ci fossero vaporiere, si depositava una polvere di carbone: altro modo di esistere in natura del carbonio, qui legato a sostanze vegetali "maturate" in epoche più o meno antiche che lo rendono il combustibile (dalla torba, all'antracite) più semplice da estrarre, e sicuramente lo era, nell'epoca della Rivoluzione Industriale. Non c'è che dire: è proprio il *colore* adatto!

Nella foto **046** ecco una Br 55 resa più autentica dall'effetto grafite che, a seconda dell'incidenza della luce, rende tutto più realistico (vedi le foto **047** e **048** di M. Palazzo. Nella foto **049** una BR 44, con centri delle ruote verniciati, biellismo e ruote invecchiate e... grafite, fa la sua realistica figura! Belle foto di M. Palazzo le **050** e **051** che rendono l'idea dell'atmosfera voluta ricreare a Vibaden 3 dal sottoscritto.



foto 046

D) Altre migliorie a locomotive o locomotori o rotabili

TUBI FRENI.

Ho già, qua e là, trattato l'argomento, che era un tempo *tabù* per gli appassionati Märklin. La ditta Fleischmann non gradisce applicare nessun aggiuntivo, se non un gancio approssimativo, ed anzi a volte, con gli stampi preclude una facile modifica ai suoi modelli.

La Roco è stata invece, da sempre, fautrice, *fan* si potrebbe dire, della loro presenza sui panconi, insieme a condotte vapore per il riscaldamento delle carrozze e vari Rec per locomotori Diesel ed elettrici, fornendoli quasi sempre in soprannumero nelle confezioni.

Commercializza anche dei kit in materiale plastico nero, contenenti vari tipi di ganci, tubi e Rec. Fermodellista avvisato...

C'è solo da accennare che nel mondo delle realizzazioni artigianali i prezzi sono da *infarto*, ma i tubi dei freni son già belli e *montati*!

Per i Märklinisti in passato i tempi erano bui: la Casa di Göppingen non solo non prevedeva la presenza di tubazioni varie, ma rendeva persino difficilissimo applicarle sulle vaporiere, causa le loro ripro-

duzioni *monche* stampate sui panconi... di metallo! Per modificare le varie Br 01/011/012, con caldaia moderna (uguale per tanti articoli come la 3310 o la 39103), le Br 03/003, le Br 18.4 DRG e DB, le Br 41/041 (caldaia unificata con quella delle 03/003), la Br 42 (Franco-Crosti), le Br 52 (locomotive da guerra) e le loro numerose varianti, le pur recenti Br 44/043/044/50/050/051, e spero di non averne dimenticata qualcuna, e per effettuare la stessa modifica a tutta una lunga serie di locomotori Diesel ed elettrici, nonché a carrozze o carri di coda, si doveva con certissima abnegazione:

- a) smontare quanto possibile mantello e carrelli (soprattutto quelli delle Diesel o elettriche) per evitare il loro danneggiamento, maneggiando la locomotiva.
- b) limare delicatamente i monconi stampati dei tubi, coprendo, per evitare danneggiamenti, con nastro telato robusto i respingenti.
- c) con una punta al titanio (si parte da 0,7/0,8 mm, sino alla fatidica punta da 1 mm, massimo 1,2), e tanto coraggio, centrare i punti limati e più possibile appiattiti e forare: all'inizio delicatamente con un trapano a mano, e, una volta creato *l'invito*, anche con un mini trapano a velocità regolabile. Se la punta usata è quella giusta (in caso contrario forare risulta quasi impossibile), vedrete fuoriuscire dal foro del metallo lucente, sotto forma di riccioli, l'operazione diviene poi rapidissima e non si deve insistere con la punta per non danneggiare componenti della locomotiva. Ideale sarebbe predisporre una culla morbida dove serrare, senza rovinare, le loco in lavorazione. Difficile o impossibile utilizzare il trapano a colonna per la lunghezza delle varie locomotive... ho ripetuto comunque l'operazione tante volte con mano ferma e non ho rovinato nulla. Vedi le foto [052](#): intervento su una diesel V 200; [foto 053](#): intervento su una 288, si noti che lì il rec per il riscaldamento è in posizione anomala, ma corretta; [foto 054](#): intervento su una E 18; [foto 055](#): di Marco Palazzo, intervento su una V 160, si noti l'invecchiamento del tetto; nelle foto di M. Palazzo [056](#), [057](#) e [058](#) le vetrine con locomotori di ogni epoca con frontali elaborati; sempre di Marco Palazzo le foto [059](#) e [060](#) ad una E 94 (ma l'operazione è stata eseguita su tutte le mie altre 194) in cui, oltre ai tubi dei freni, sono state applicate, con filo

d'acciaio piegato (0,6 mm ø), le ringhiere sui musci, solo stampate e non realistiche!



foto 053



foto 060

d) Il pancone anteriore non è sempre metallico, ma a volte è in plastica per cui il trapano va usato con maggiore delicatezza: per esempio nelle elettriche E 18/19/118 (foto **061**), nelle BR 101 e 152 DB AG, nel *coccodrillo* svizzero e nelle 460 ecc. Questi particolari panconi sono di norma forniti staccabili come pezzi di ricambio (Pufferbohle). Per fare un esempio quello del Coccodrillo SBB è commercializzato sotto l'articolo n. 296500, o 259460, questo per gli ultimi *coccodrilli*. Controllate gli *esplosi*.

CENTRI DELLE RUOTE NELLE LOCO A VAPORE

Non si sa bene perché, ma molte grosse Case come la Fleischmann e la Roco hanno da sempre optato per la verniciatura dei centri delle ruote nelle loco a vapore in *rosso vivo* DB. La Märklin invece ha scelto (o aveva) di lasciare questo particolare senza verniciatura.

Chi ha ragione? Un po' entrambi. Infatti, quando escono da grandi revisioni (GR), i centri delle ruote sembrano vergini, a visionare dei filmati dal vero. È anche corretto, e documentato, che in seguito ad una eventuale revisione programmata siano stati poi, per semplicità insieme alle grandi ruote, verniciati *in toto* di rosso. Personalmente ho scelto la seconda ipotesi, anche perché anni fa questi particolari erano lucidi e quindi poco realistici. Confronta però la foto **077** della 01 147, nell'immagine si notano i centri delle ruote del carrello verniciati già dalla Casa Madre... che sia un mutamento di rotta? Anche la nuova Insider 2007, la 05 003, sembra avere, almeno dalle foto di presentazione sul Märklin Magazine, i centri già verniciati in rosso... chi comprerà vedrà.

IL PROBLEMA DELLA FAMIGLIA DELLE E 94

I locomotori E 94, poi classificati 194, dopo il 1968, dalle DB sono stati tra i primi ad essere realizzati dalla Märklin, sia per il fatto che erano loco d'anteguerra, e sia perché, nell'immaginario collettivo tedesco, erano i "coccodrilli" di casa *loro!* Dall' articolo 3022, rimasto quasi invariato per circa 40 anni, all'ultimo 194 tedesco, il 39223 (uscito nel 2004 con la *scusa* della storia lacrimevole del salvataggio, operato da una signora macchinista, che salvò dalla fiamma ossidrica la 194 158), v'è stata una sequenza infinita di varianti: 194, senza tettuccio sopra le

cabine e con scritta intera “Deutsche Bundesbahn”, E 94 DRG *digital*, E 94 austriaco 1022 (con fari anteriori non corretti), 194 *digital* con “biscotto”, 194 Delta crema e blu, ultima brutta (nel reale) variante cromatica, degli anni Ottanta, e ammodernamenti vari, soprattutto per il motore C-sinus, che NON hanno, neanche nel 2007 (recente l’ultimo modello azzurro di una ferrovia privata l’MWB), coinvolto un elemento estetico essenziale: le ringhiere.

Come ho già accennato il particolare è stato modificato in tutte le mie versioni in possesso, con filo d’acciaio piegato ed *appoggiato* a dei “supporti” realizzati con micro gocce di Vinavil quasi asciutte, un lavoro noioso e difficile che se fosse affrontato dalla Märklin... vi rimando alle foto di M. Palazzo [059](#) e al capolavoro [060](#)!

LE NUOVE LOCOMOTIVE

Fortunatamente la Märklin da qualche stagione ha predisposto dei fori già pronti in cui inserire gancio e i tubi dei freni, ma, se non ricordo male, fu addirittura la Lady C nei primi anni Ottanta ad inaugurare la rivoluzione, avvenuta pian piano, man mano che aumentava la collaborazione (seguita dalla nota acquisizione) con la Trix, Casa da sempre impegnata in accurate riproduzioni dalla qualità quasi artigianale. Accanto ad alcune macchine troverete un numero di foto da vedere.

Chiaramente ne avrò omessa qualcuna e con gli anni altre loco saranno dotate dalla Casa stessa dei fori per eventuali ganci realistici, condotte frenanti e REC per treni reversibili.



E 70 - foto 062 di M. Palazzo



Tristan – foto 063

Br 10 – foto 064

E 03 – foto 065



103 – foto 066

E 44 e 144 – foto 067

Br 55 5555 – foto 068



E 69 foto 069

Br 38 – foto 070

BR 45 – 071

Br 59 – 072 di M. Palazzo



ET 87- foto 073

Br 98 T3 – foto 074



Br 98 Glaskasten – foto 075

Serie 6/6 SBB/CFF/FFS “Cocodrillo di Seetal”
Schienenbus – foto 076

Br 01 147 – foto 077



E 10 –foto 078

Ub delle ferrovie Svedesi

BB 12000 SNCF e numerose versioni

1200 delle NS Olandesi

Br 05 003 del 2007

senza contare che il VT 11.5 (foto 079), VT 08.5 che montano tutti ganci Scharfenberg scoperti (non funzionanti, ma pronti) e i più moderni 628.928 (foto 080) ed i 610 che hanno già il gancio e le manichette dei freni normali.



foto 079

MACCHINISTI E FUOCHISTI, MACCHINISTI

Titolo strano, ma non tanto: nella loco a vapore tutti sanno che, a parte la **Br 98** "Glaskasten" che prevedeva un agente unico, a causa della facilità di carico del carbone e del suo scarso consumo, le altre avevano *sempre* necessità di un macchinista (*Lokführer*) e di un uomo di fatica, il fuochista o fochista (*Lokomotivheizer*) o, come nella **Br 45**, ben due fuochisti. C'è infine da dire che il lavoro del fuochista nelle vaporiere ad olio pesante era molto meno faticoso dovendo durante la marcia non spalare nulla, ma solo regolare un volantino per l'afflusso della nafta, da ciò raccomando di non utilizzare in quelle locomotive... il fochista con la pala! In ogni caso in Germania la guida a destra, e la segnaletica, facevano sì che il capo macchina si affacciasse prevalentemente dal finestrino destro (se presente) della locomotiva ed il fuochista operasse sulla sinistra per non intralciare la guida effettiva o colpire con la pala... uno stinco del macchinista!

a) Vecchie locomotive a vapore

Ci fu un tempo, tanti anni fa, che sia la Märklin che altre Case concorrenti avevano a disposizione solo motori talmente grandi che occupavano totalmente le cabine delle loco a vapore. Ricordo che

quando i maggiori Produttori tedeschi avevano risolto (o quasi) il problema, la nostra Rivarossi fece uscire (pazzia!) sul mercato d'Oltralpe una pur bella Br 01, ma che aveva in cabina il solito motore *enorme*, che per decenni la Casa di Como, ora scomparsa almeno come Azienda storicamente nata nel 1946, montava su quasi tutte le sue macchine; inutile dire che quella BR 01 fu un fiasco, Inutile aggiungere che, nelle vaporiere senza praticamente nessuna, neanche parziale riproduzione di una cabina di guida, al massimo potevi inserire un macchinista affacciato e *spenzolante*. Famose locomotive, tutte dotate di dispositivo fumo, furono: la 3047 (Br 44), la 3048 (Br 01), la 3046 (versione francese, SNCF, 150 X della Br 44 tedesca) e la ricercatissima, introvabile per i collezionisti, 3045 con sole 2 luci anteriori asimmetriche (versione Danese, DSB, tipo N della solita Br 44 tedesca).

b) Nuove locomotive a vapore con cabina invasiva

Nei primi anni Settanta, uscì la Br 003 (art. 3085), una loco Märklin rivoluzionaria, sia esteticamente, come ho già detto, per la presenza dei ceppi dei freni e di un biellismo migliorato, sia perchè aveva un motore in cabina di nuova concezione (con collettore a tamburo), tanto piccolo che la trasmissione poteva conservarsi tra caldaia e ruote motrici accoppiate dalle bielle. All'epoca Fleischmann, Roco e più tardi anche la Rivarossi, si erano invece arrese alle evidenti complicanze tecniche di miniaturizzazione e per realizzare le cabine libere, come richiesto a gran voce dal popolo dei fermodellisti (spesso *solo* collezionisti da vetrina), motorizzarono i tender, che perciò dovevano spingere, o tirare, se a ritroso, la locomotiva resa folle e, aggiungo io, *anche* un convoglio! Francamente una soluzione a mio avviso, infelice ed irrealistica, che diminuiva spesso la forza di trazione, tanto che di poi, sia la Roco, che la Rivarossi, introdussero un'altra complicazione: motore sempre nel tender, ed alberi snodati (*orribile visu!*) che trasmettevano il moto agli assi della locomotiva, come esempi: la Roco Br 23 (seconda versione), la Rivarossi FS 741 e, a seguire, molte altre loco italiane e straniere... con un altro clamoroso fiasco per le loco serie K a 6 assi di varie compagnie tedesche, con il tender sempre nei guai, a causa della trasmissione con cinghie! La Märklin invece, tetragona e teutonica, aveva trovato una mezza soluzione, che applica ancora su gran parte delle locomotive attuali: motore sempre nella caldaia, trasmissione così, ottima, con gli assi accoppiati, ma con un antiestetico arretramento

della parete della cabina dotata dei manometri, portella del focolare e leveraggi (rivedi ingrandendola la foto 042 di M. Palazzo). Ecco un elenco di tali vaporiere: Br 01, 011, 012, 03, 003, 18, 41, 041, 44, 043, 044, 50, 52, 051.

In queste macchine, Macchinisti e Fuochisti, sono essenziali per mascherare il difetto estetico, almeno lateralmente; importante ricordare che nelle curve strette il gomito del macchinista (sembra che ce ne sia un solo stampo!) potrebbe interferire con le paratie del tender: quindi, incastrate il macchinista tra finestrino e parete del focolare arretrata, magari limandogli il *fondo schiena*, il fuochista può essere messo sul tender davanti alla portella del carbone, vedi le foto 081, e 082 di M. Palazzo, e la 083, di Mauro Cozza. Nella foto 084 si vede il personale di macchina di una Br 003 (art. 3395, poi digitalizzata) rinnovata rispetto alla 3085. Fortunatamente, grazie alla corta distanza tra tender e cabina, nelle Br 044 e modelli derivati, il difetto della paratia si nota poco (foto 085). Il tender nelle Märklin è invece rimasto sempre folle e con gli anni ricevette i decoder e gli altoparlanti della nuova tecnologia digitale. Il carbone viene ben riprodotto, ma si

può sempre migliorarlo aggiungendone altro, in modo che risulti meno regolare e rendendolo lucente con una pennellata di nero lucido (colore ad olio in questo caso) vedi le foto [086](#), [087](#) e [088](#).



foto 083



foto 086

c) Nuove e meno nuove realizzazioni di locomotive con cabina libera

Con la Lady C, se ne è parlato per i “Tubi dei Freni”, fu introdotto un nuovo motore con indotto a campana e sempre viene precisato: senza ferro... forse per una traduzione non perfetta o magari per l'assenza del magnete, per farla breve, nessuno sa bene del perché questo *povero ferro* sia bandito! Quello che importa invece è che, grazie a questo motore mini e potente, prodotto da un'altra Casa espressamente per la Märklin, le cabine erano totalmente libere. Esempi e foto: la **Tristan** (vedi la foto **089**) e numerose sue varianti, le **Br 55** (e macchine derivate), foto **090** di M. Palazzo, le **Br 38**, foto **091**, la **Br 45** (ritorna alla foto **071**) che, per questo aumentato spazio in cabina ebbe il riverbero nel focolare, la **Br 59** (serie K, DRG e DB), **foto 092**. Anche quando la Rivarossi produsse belle loco con la cabina libera non riuscì nel tentativo di sfondare nel mercato tedesco: un altro clamoroso fallimento fu la Br 18 della seconda metà degli anni Ottanta, che montava l'*S-Drive*, un dispositivo in grado di mettere in *folle* la vaporiera quando era ferma. Questo esperimento, pur interessante, uscì quando oramai era già da tempo iniziata la *rivoluzione digitale*! In effetti in plastici con discese oltre la fatidica livelletta del 25/35%, la locomotiva... si muoveva da sola!

Eisenbahn Kurier cominciò a criticare la Br 18 nel luglio 1988, e i commenti furono feroci. Una seconda cruda recensione su un'altra prestigiosa rivista tedesca, Eisenbahn Journal, del novembre 1991, stroncava l'*S-Drive*, giudicandolo “immaturo”, così sentenziandone, forse sin troppo severamente, la definitiva fine prematura: “È sempre meglio *eliminarlo* (era possibile con una vite predisposta) nell'uso sui plastici!” (traduzione molto approssimativa). Ed il duro mercato tedesco... non fa prigionieri!

Negli ultimissimi anni è arrivato il nuovo motore C sinus *compatto* ed ecco perciò le nuove cabine libere della **01 147 (foto **093**) e **05 003** modello *Insider* del... 2007!**



foto 092

d) Locomotori Diesel od elettrici senza cabina arredata

Premetto subito che è materialmente impossibile elencare tutte le macchine Märklin, e loro varianti, uscite in oltre 40 anni di storia recente: pensate che nel 1964 troviamo, per esempio locomotori i cui stampi sono, con qualche miglioria, ancora in produzione attualmente: l'E94 o 194 (art. 3022), E 41 (art. 3034), V60 o 260 (art. 3065), per citare solo le loco tedesche! Le famose V 200 fuori scala (art. 3021), avevano, al posto dei vetri trasparenti, della plastica opaca, per giunta incassata, stesso discorso per le approssimative locomotive elettriche SNCF o NS (art. 3012, e consimili), per la svizzera Ae 6/6 (art. 3050), per l'italiana E 424 (art. 3035), per lo storico "Cocodrillo" (art. 3015) e persino le più moderne BB 9200 francesi (art. 3038 e la ricercatissima versione rossa "le Capitole" art. 3059), uscite tra il 1963 ed il 1969. Chi metterebbe un macchinista invisibile là dentro?

Molte loco Diesel ed elettriche Märklin (vedi le foto del 2004 di M. Palazzo [094](#), [095](#), [096](#), [097](#)) ricevettero poi dei finestrini trasparenti e ben a filo cassa, mentre per anni ed anni la nostra Rivarossi continuò,

per esempio, a produrre la nostra E 428 (I, II e III serie) con *vetri*, opachi incassati, e in una scala (dovuta al mega motore che montavano tutte le sue macchine, italiane o no) che si avvicinava alla 1:80!

Anche se la Märklin migliorò il particolare dei finestrini, per molti anni a venire continuò a progettare, e produrre, locomotori del tutto privi di qualunque riproduzione di una cabina di comando. E questo anche per mercati tradizionalmente ricchi come quello Svizzero*.

*Ultima annotazione: le Ferrovie Svizzere usano apparentemente degli strani numeri per classificare le loro loco, ma è semplice capirli 6/8, 6/6 o 8/14 vogliono significare col primo numero gli assi motori e con il secondo gli assi totali e va da sé che l'imponente Ae 8/14 abbia 8 assi motori e 14 assi totali ecc (vedi anche la foto [113](#) di M. Palazzo scattata a Merklingen).



[foto 095](#)



foto 096

Altri esempi di gruppi con cabine inesistenti:

- A) tutte le E 94/194*
- B) tutte le E 10.2/40/110/139/140***
- C) tutte le E 41/141*
- D) tutte le E 52/152 (vecchie)*
- E) tutte le V 100/211/212*
- F) tutte le V 160/216/218 serie Hobby*

***locomotori tipo 3039, 3040, 3156 ecc*

Altre macchine (vedi la foto **098 di M. Cozza) avevano una parziale riproduzione o almeno un accenno su cui posare il busto di un macchinista:**

- A) E 52/152*
- B) E 91/191*
- C) E 04/104*
- D) E 03/103 con carrozzeria in termoplastica*

E) 151 (verde, blu crema ecc). Non fa eccezione neanche la versione 2006, mfx, della 151 Railion, articolo 39582!

In tutti questi modelli (e in molti altri), bisogna... arrangiarsi!

Lo dico crudamente. A volte lo spazio è tanto esiguo che si riesce a piazzare appena un mezzo busto... la presenza di altoparlanti per le funzioni sonore digitali può aggravare ancor più la penuria di spazio. Va solo un po' meglio per quei locomotori citati nel secondo gruppo, ma attenzione perchè le parziali riproduzioni riguardano la parte anteriore della cabina, quella dove di solito è montata tutta la strumentazione: ergo, per posizionare l'unico macchinista (sempre in Germania sul lato destro del finestrino), bisogna prolungare quella zona moncherino, altrimenti sarebbe proprio *ridicolo* vedere un capomacchina appollaiato su tachimetri e volantini, condannato a fracassarsi cranio, denti e setto nasale sul vetro del parabrezza alla prima frenata a secco, s'intenda solo modellistica! Sfilare quel pezzo, di solito di lamierino piegato, è facile... ma non sempre: nella elettrica 104 apparsa più di 20 anni fa (art. 3049) e riproposta come digitale mfx nel 2006 (art. 37470), l'abbozzo di cabina deve essere allontanata flettendo leggermente il perno che la blocca, e non finisce qui perché fatto questo si distacca una sorta di molla (che non ha la forma di una molla!) che sembra un elemento ad "U" aperto metallico di circa un centimetro di altezza, per pochi millimetri di spessore, che andrà poi risistemato rispettando la sua posizione (apertura verso il muso della loco). Di tutta questa complicazione, mai riscontrata in altre loco, non c'è traccia nell'esplosivo della 3049 e ho dovuto penare non poco per capire il perverso marchingegno! Unico dato positivo è che la "cabina" è sufficientemente spaziosa ed è facile piazzare, incollandolo, il busto di un macchinista, sulla destra.

Nei locomotori italiani, per fare una distinzione importante, i macchinisti sono 2 (salvo prossimi tagli delle Leggi Finanziarie varie), e, in Europa, siamo tra gli ultimi ad avere questo privilegio, che, a mio personalissimo modo di vedere, rende più sicuro il modo di viaggiare e meno stressante il lavoro del personale di macchina. Stranamente, lessi da qualche parte... per risparmiare, nella realtà, le E 428, 424, 636 ecc, FS, avevano solo 2 porte (una per lato come in qualche vecchia loco Svizzera) per 2 macchinisti e invece le loco

tedesche hanno sempre avuto 4 porte (due per lato) per un solo conducente (se si escludono le E 63/163 e le E 60/160, da manovra). Naturalmente i modelli cambiano.

e) Locomotori Diesel od elettrici con cabina arredata

Con gli Settanta ed Ottanta il gusto si era talmente raffinato nei modellisti, che, non so *chi* cominciasse per primo, ma di sicuro la Roco (che aveva ripreso gli stampi della scomparsa ditta Rowa) fu una delle “apripista”, improvvisamente, ci si accorse infine che i treni erano guidati da... uomini! Ferrovieri che hanno bisogno di una sorta di stanza, dotata di tutte le strumentazioni e separata dai comparti macchine (non ne parlerò, ma di sfuggita ricordo che oramai sempre più spesso, anche dai finestrini laterali, si vedono le riproduzioni dei trasformatori o dei motori Diesel). Oggi queste cabine sono sempre più dettagliate, anche con strumentazione policroma e volantini riportati (!), il sedile o i sedili, dove possibile, sono completi. Varie Case produttrici di personaggi in scala 1:87 commercializzano macchinisti dettagliati, o comunque tanto rifiniti da poter fare bella figura dai finestrini. Inutile tentare di fare, anche qui, un elenco dettagliato per la Märklin. Fornirò una serie di immagini di alcune loco... e non saranno certo poche! Per quanto riguarda su come inserire il *figurino del macchinista* (preso per esempio dalla confezione Märklin, articolo 2280, che comprende *anche* una donna!) vi dirò che, ahimè molto spesso, neanche dagli “esplosi”(le grafiche cioè dei componenti smontati di ciascuna locomotiva, inserite nel libretto istruzioni o con un foglio a parte) si riesce a capire come smontare la benedetta cabina di guida, senza danneggiarla con manovre inopportune! A volte gli incastri sono facili da individuare, ma, altre volte, no. Nelle nuove Diesel V 80 e 280 (2007)*, per esempio, le cabine si separano insieme al tettuccio (unica parte in plastica) dal mantello massiccio in pressofusione ed anche facilmente, perché basta spingerle dal basso ed il figurino andrà “mutilato” sino alla cintola, tanto è esiguo lo spazio. Inoltre nei locomotori moderni tipo, 101, 152, 182 (Taurus DB) è necessaria una maggiore cura a causa della necessità, per allontanare il comparto cabina, di sfilare i diffusori luce dei fari, incastrati *egregiamente* nel mantello metallico e quindi a rischio di rottura e perdita. Non scoraggiatevi e provate a piccole tappe a prenderci la mano: osservate bene gli esplosi, ragionate, e, soprattutto,

se trovate una resistenza, nello sfilare la cabina, **NON** forzate. Se siete, nonostante tutto, riusciti a sfilare la cabina, è presto fatto: sulla sedia, di solito abbozzata, piazzate il busto del macchinista, più o meno privato di piedi, ginocchia e... sedere, incollatecelo con del Bostik per qualche ora e per una cosa almeno state tranquilli: *le cabine, dopo, si incastrano facilmente!*

*Nota: C'è da domandarsi se e quando la Märklin deciderà di realizzare delle V 80 "italiane", visto che 9 delle 10 diesel, dopo il 1976, anno della radiazione presso le DB, arrivarono ed operarono presso cantieri in Italia. Solo la V 80 002 è stata conservata per uso museale; per fare un esempio la 280 003, uscita come modello nel 2007, operò prima per la Ditta Pastori e poi per la CEMES.

Elenco (molto parziale) e foto:

DIESEL (LOCO E TRENI AUTOMOTORI)

1) foto **099** un Köf, frutto della collaborazione Brawa Märklin



2) foto **100** un Köf industriale solo Märklin (foto M. Palazzo)

- 3) foto **101** un Köf DB con cabina aperta ante 1968
4) foto **102** una V 140 con cabina quasi libera



- 5) foto **103** una V 80, modello recente, metallo, con cabina parziale



- 6) foto **104** uno dei tanti V 200, questo in versione 1970, con cabina
7) foto **105** il VT 11.5 in 7 elementi (foto Mauro Cozza)
8) foto **106** il VT 11.5 a Merklingen (foto M. Palazzo)
- 9) foto **107** il TEE Ram I SBB/CFF/FFS, modello Märklin del 2003



10) foto 108 KIV 53 da manutenzione Brawa (elaborato per Digital)



11) foto 109 la nuova 290 con cabina parziale



12) foto 110 la Hercules ÖBB, serie Hobby, ma metallica e cabina



13)foto [111](#) il pendolino 610 a Merkligen (foto di M. Palazzo)

ELETTRICI (LOCO E TRENI AUTOMOTORI)

- 1) foto [112](#) E 69 DB con cabina parziale**
- 2) foto [113](#) AE 8/14 SBB/CFF/FFS, di M. Palazzo a Merkligen**



3) foto 114 E 75 DB con cabina riprodotta, seppure parzialmente



4) foto 115 ET 87, con arredamento interno e cabine libere

5) foto 116 la E 10.3, modello del 2006, ha una cabina perfetta

6) foto 117 le E18/19/118 hanno cabine complete da migliorare



7) foto 118 le E 44/144 hanno cabine ben arredate e visibili



8) foto 119 la E 03 di metallo (art. 39573 del 2001) ha nuove cabine



- 9) foto [120](#) la 103 (art. 39579), cabine libere e pantografi... mobili
10) foto [121](#) un'altra immagine del modello Insider della 103
11) foto [122](#) la nuova 120 metallica (37537 del 2004) cabine ottime



- 12) foto [123](#) la 120, carrozzeria in plastica aveva cabine abbozzate
13) foto [124](#) la 111 del 2005 cabina arredata, come la 3042 del 1974!

14) foto **125** l'ICE 1 (art. 39711 del 2002) ha cabine ben riprodotte



15) foto **126** una delle versioni 101 DB AG, cabine arredate

16) foto **127** la 152 (art.39340 del 2004) cabina monocromatica

17) foto **128** la bella Taurus 182 DB AG con cabine arredate

18) foto **129** l'ICE 3 cabine arredate ben visibili (37783 del 2004)

19) foto **130** una moderna 185, serie Hobby, con cabine riprodotte

QUANDO NON INVECCHIARE

Dopo aver *attentato*, in queste ultime pagine, alla salute mentale di quanti, per loro insindacabile scelta, decidono di non *sfiurare* neanche i loro *trenini* (è la seconda volta che uso questa oscena parola!), ecco una rassicurante lettura, adatta a tutti i collezionisti o plasticisti.

A Vibaden (in tutte le sue versioni dal 1987 al... 2113! Perché, come rispose un Cardinale novantenne, a cui auguravano, nel giorno del compleanno, “Eminenza, cento di questi giorni!”: “Cari Figlioli, non mettiamo limiti alla Provvidenza di Dio!”), a Vibaden, dicevo, c’è stato sempre, nell’ambientazione in epoca moderna, un attivo museo DB, poi DB AG, parallelamente a quanto avviene nella realtà di quel Paese che è sempre andato molto orgoglioso della propria Ferrovia e delle

iniziative per salvaguardarne la memoria ai posteri. E non solamente in scala 1:1! La Märklin è un vero vanto per la Germania e da sempre, come ricorda Bruno Vespa nel suo libro *Vincitori e vinti*. Quando Mussolini visitò la Germania nazista, nel settembre 1937, dopo agli oceanici e irreggimentati bagni di folla, che lo impressionarono forse più delle parate militari, Hitler spedì il Duce da un fermodellista del suo malefico staff, tale Hermann Göring (cito testualmente) “a giocare con i trenini elettrici”. Vespa non nomina la Casa di Göppingen, ma era noto negli ambienti che Göring, allora solo generale, in seguito Feldmaresciallo e capo dell’aviazione tedesca, fosse un importante *Cliente* della Märklin. Che sia stata la leonessa, che Göring liberò, come fosse un cagnolino, all’arrivo di Mussolini (spaventandolo), o siano state le meraviglie della scala 1, fatto sta che il nostro Benito, come dice Vespa “stordito”, tornò in Italia con il fatale convincimento della invincibilità teutonica. Avrà pensato, il Duce: “I Tedeschi fanno d’acciaio anche i trenini!”

Cronaca di allora e cronaca di oggi. Nel Museo della Märklin a Göppingen dei ladri, nella gelida notte del 17/18 gennaio 2005, *osarono* trafugare 150 pezzi rarissimi, tra cui la famosissima *Storchenbein* (collo di cicogna), la prima locomotiva riprodotta dalla Märklin, alla fine del 1800 (una sorta di *Gioconda* fermodellistica!), e la mitica E 800 in scala 00/H0, (a proposito: Marco Palazzo l’aveva fotografata in una mostra tedesca, ma, attenzione, 2 anni prima del furto! Foto 131).



E poi Coccodrilli rarissimi, nonché una nave (Augusta Victoria del 1900!) automobili a molla, un tram ed un... faro! La stampa tedesca, la radio e la Tv, diedero enorme risalto al clamoroso avvenimento

(anche se non facilmente quantificabile, si parlò di grave danno all'immagine e milioni di Euro (!) di danni materiali) e mobilitarono l'opinione pubblica, e, di conseguenza, tutte le Forze dell'Ordine, non solo tedesche, in una grande caccia ai *profanatori!* Pensate, si coinvolsero persino i Servizi segreti tedeschi e... l'Interpol. Mi viene da sorridere: se fosse avvenuto in Italia... che avessero rubato alla Rivarossi, non sarebbe importato un *fico* a nessuno! Fatto sta che, dopo nemmeno due mesi, la Polizia Austriaca, tra soffiato, intercettazioni e infiltrati (roba da gialli tipo "ispettore Derrick") recuperò il maltolto o comunque gran parte, scatenando l'entusiasmo di noi appassionati Märklin. Si parlò di vendette covate in Azienda, di furto su commissione e chi più ne ha più ne metta.

Ancora cronaca del 2005. Triste, tristissimo giorno il 17 ottobre 2005, quando il deposito locomotive nel Museo di Norimberga è andato a fuoco, praticamente distruggendo la storica riproduzione della Adler del 1935, danneggiando locomotive quali la 01 150 e, purtroppo, tante altre! La Märklin ha raccolto a favore del disastro Museo centinaia di migliaia di Euro, rimettendo in produzione una confezione della Adler e devolvendogli così parte del ricavato. Non sorridete, pensando malignamente ad un affare per la Casa di Göppingen: per i tedeschi è stata una vera tragedia e la mobilitazione generale! Radio e TV ne hanno parlato per giorni, io non ho sentito nessun eco in Italia (forse una notiziola in settantesima pagina) o un minuto e mezzo in TV... forse. Se volete, tuttavia, saperne di più, rivolgetevi al tam tam di Internet e procuratevi un buon vocabolario tedesco! Tornando al *mio Museo*, corna facendo, posso disporre di pezzi quali la Tristan con il convoglio reale completo; la Adler, con le sue 3 carrozze diligenza; la Br 45, la Br 01 147, la 05 001 rossa (foto [132](#)), la GT 2 x 4/4 (foto [133](#)), un "Coccodrillo" Ce 6/8 III, una 03.10 carenata rossa, una Br 52 grigio pietra, una verde Br S 3/6 bavarese (poi Br 18 DRG e DB), quella del Tour attraverso la Germania, del 1996 organizzato dalla Märklin stessa; una bella T3, una Glaskasten. Nella foto [134](#), in una delle vetrine di Vibaden, si intravedono molte delle loco sunnominate. Il Museo dispone anche di una serie di Diesel storiche quali la V 140 (foto [135](#)), V 80 e V 200 ed altre, spero, verranno acquisite.

Inoltre posso a mio piacimento, salvare anche quelle macchine non preservate per i posteri per cecità (rara in Germania) come la Br 10 o la 42 Franco-Crosti. Vedi la mia panoramica al Museo nella foto [136](#).

Tutto questo per dirvi che anche un *maniaco sterminatore*, come me, può avere un cuore, e, senza pudori vi dico che, a parte qualche invecchiamento minimo o la sistemazione dei tubi dei freni, quelle meraviglie sono linde e pulite di fabbrica!

Non toccherei nemmeno il coccodrillo di Platino... se lo avessi! Vedi la foto [137](#) di M. Palazzo, sempre scattata in Germania.



Non si tocca neanche la (mia) Gru Goliath (foto [138](#) di M. Palazzo), sono certo che venga tenuta pulita dopo la sua preziosa opera di recupero o altro. Non ho toccato il mio simpatico spazzaneve... non ho avuto il coraggio (vedi la foto [139](#) di M. Palazzo)

Non si possono sporcare l'ICE Experimental, l'ICE 1, 2 o 3 (vedi per esempio una passaggio dell'ICE 1 a Vibaden nella foto [140](#)) e guardate come sono tenuti puliti (al vero) nelle belle foto [141](#), [142](#) e [143](#), prese nella stazione di Ausburg (Augusta) da M. Palazzo del 2003.



EFFETTO INVECCHIAMENTO SU CARROZZE E CARRI

Non vi preoccupate. Non farò elenchi di decine di migliaia di pezzi.

Una considerazione da fare è questa: inutile pensare che carrozze e carri, dopo giorni e giorni di viaggi, soste e partenze, mantengano un *look* appropriato, questo per dire, in modo forbito, che si sporcano indecorosamente! Specialmente gli assi ed i carrelli acquistano a causa della polvere dei freni, dell'ossidazione e delle intemperie quel colore indefinibile, tra il rosso mattone ed il pelo di sorcio, e non scherzo!

Per i carri il problema è ancora più accentuato, quelli destinati a caricare rottami subiscono il cosiddetto *effetto bugnatura*: il termine è preso in prestito dal linguaggio tecnico che in architettura indica sporgenze. Per capirci i carri El-u-61, gli Eaos, gli Eanos, a sponde metalliche alte, prendono dei colpi, per effetto del carico metallico, che producono caratteristiche *abbozzature*, dall'interno verso l'esterno.

E poi ruggine, rattoppi, scritte col gesso, incidenti vari e negli ultimi anni mettetece pure i neo vandali *graffitari*... ce n'è per tutti i gusti.

Le carrozze, almeno, vengono pulite regolarmente all'interno, ma i tetti lasciano sempre a desiderare e i carrelli sono sempre del colore sorcio/ruggine! Inutile continuare. Consiglio a chi si voglia cimentare nell'imbrattamento *osceno* di fotografare i mezzi che potete, anche in Italia, poiché le carrozze ed i carri sono internazionali, ma chiedendo il permesso ad un Dirigente, per carità! Una volta mi volevano arrestare (!) perché fotografavo, come uno *spione*, alla stazione di Maccarese a Roma, una FS 214 da manovra, mettendo in pericolo la sicurezza nazionale! Dalle vostre foto traete l'ispirazione e... sporcate! Sporcate con colori acrilici, anche usando una buona aeropenna, o, in mancanza, spray. Non ci sono regole, bisogna ispirarsi alla realtà che, vi assicuro, a volte supera la fantasia: ho visto carri con buchi da ruggine da 15 cm di diametro ed erano attivi, in composizioni regolari! Questa serie di foto potrà aiutarvi a capire la mia filosofia. Le foto 145, 150, 157 sono di Marco Palazzo.

Foto **144** carro Eanos, appena acquistato nuovo e lindo, assurdo!

Foto **145** un carro con rattoppi da stucco e carrelli sporcati con grafite



Foto 146 una Br 80 al traino di carri Gs variamente invecchiati

Foto 147 carri cisterna invecchiati individualmente

Foto 148 imbrattamento per nafta o petrolio su carri serbatoio



Foto 149 carro Leopard, caricato su Shimmns, e fermato con catene*

*Quest'ultimo carro, tipo Shimmns 718, è stato concepito proprio per trasporti pesantissimi, addirittura nel 1942 (classificato sinistramente SSym 46, ma le SS di Hitler non c'entravano), per trasporti militari, così fu per le famose Br 52, le *locomotive da guerra*, primo esempio di standardizzazione costruttiva in serie. Da foto su riviste ho riprodotto le catene incrociate e fermate su appigli predisposti sul carro ed il carro... armato, ovviamente del moderno e pacifico esercito tedesco. Le armi leggere sono di norma smontate o coperte con teli cerati pesanti, secondo numerose foto consultate.

Foto **150** primo piano di carri con patina d'uso, una Br 55 fuma!
Foto **151** un carro a sponde basse "bugnato" dai rottami



Foto **152** carrozze con tetto "trattato" e carri Fals a Vibaden
Foto **153** legname su un carro con stanti ripreso da foto*



***Merita un cenno questo carro tipo Kbs 443, il carico di legname è stato frutto di un *lungo momento* di pazzia: basta trovare legnetti (semplicissimo per esempio a Milano) tutti dello stesso diametro. Scorticarli. Riverniciarli con colore acrilico grigio (chi mai ha visto un tronco marrone?). Tagliarli a misura (per ogni carro circa un centinaio di tronchi!). Allinearli accuratamente, incollandoli uno per uno, su di una base di cartoncino che entri alla perfezione nel carro. Verniciare di chiaro (ocra e bianco opaco) tutte le 200 sezioni di taglio. Rivolgersi ad uno psichiatra...**

Foto 154 carri per scorie e per trasporto di ferro fuso

Foto 155 carro di fonderia pesantemente invecchiato



Trattasi di carri che vengono col tempo letteralmente *mangiati* dalle scorie roventi, residuali della fusione che, per complesse differenze di temperatura, quasi una distillazione, vengono a galla da quel magma incandescente. Anche i carri che non trasportano scorie, ma ferro liquido, pian piano fondono essi stessi. Al fermodellista vengono venduti carri nuovi di zecca. L'invecchiamento da me proposto non è

difficile ed è frutto di accurate ricerche fotografiche: silicone nero, passato con un dito (lavatevelo, poi, prima di dar la mano a qualcuno) all'interno delle pareti del contenitore con uno strato più o meno consistente a cui aggiungerete cenere, che, prima della vulcanizzazione del silicone, mescolerete al collante. L'effetto ottico è notevolmente simile a quanto osservato nelle foto reali. Quanto a visitare quei luoghi infernali dell' Industria Siderurgica... a 80 km ho sì le acciaierie di Terni, ma non sento il bisogno d'andarvi!

Le foto successive riguardano tre esempi di invecchiature con rattoppi e colate di nafta, sono solo suggerimenti e si può fare anche meglio, o di peggio secondo l'opinione di chi legga ed approvi o meno simili massacri. Spesso con il gesso (da eseguire con un micropennello e mano ferma) vengono scritte sulle fiancate delle sigle per lo più incomprensibili, relative al carico ed alla destinazione.

Foto **156** incrocio tra una 118 e un carro con carrelli invecchiati

Foto **157** carri fermi a Vibaden in pesante stato d'uso

Foto **158** carri serbatoio in manovra nello scalo merci



Nelle foto seguenti affronto un problema spinoso per un serio appassionato di realtà in miniatura: quello dei carri per scarico automatico tipo Fals 175, o Fad che, di norma, portano spesso pesanti carichi di carbon fossile. Quel che mi manda in *bestia* è che, mentre altre Case li

riproducono senza che si veda (forse non c'è affatto) la giunzione dello stampo, la Märklin produca un carro che sarebbe perfetto, ed oggi persino invecchiato già dalla fabbrica egregiamente, ma con un taglio centrale, così *oscenamente* evidente, che l'occhio non può non notarlo, trascurando tutti gli altri pregi. Eliminarlo non è facile: si deve stuccare, scartavetrare, ristuccare, verniciare e infine invecchiare e non sempre il risultato, e lo vedrete da una foto in particolare, sarà poi soddisfacente. Ripetete il tutto per almeno una trentina di volte (queste sarebbero le composizioni *medie* realistiche) e recatevi di nuovo dallo *psichiatra*!

Foto 159 carri Fals accuratamente stuccati ed invecchiati

Foto 160 il difetto di stampo accuratamente eliminato

Foto 161 a volte la giunzione di stampo riaffiora!

Foto 162 un carro in coda (Roco) con lanterna autocostruita e gancio



Non aprirò un fronte automobilistico, ma un cenno minimo verrà fatto, in questa prima edizione del mio libro, sull'invecchiamento dei mezzi stradali. Leggete poi quanto scritto nel § 16 nel capoverso "Vibaden impianto Camaleonte" al punto 4. Qui ci sono solo tre foto, non facciamo tanta pubblicità alle concorrenti della ferrovia!

La prima foto, ci ricorda che ogni auto dovrebbe essere invecchiata, e questo è sotto gli occhi di tutti quelli che, come me, lasciano sporcare

vergognosamente la propria auto, ci si deve anche ricordare di non mettere una Punto negli anni Cinquanta!

Nella seconda, vi rammento, sempre che riusciate a trovare delle decals adatte, che le auto hanno... la targa (anzi due, avanti e dietro!). Ma se andate a riguardare la foto [147](#) vedrete che le auto trasportate nuove, non ce l'hanno.

Infine, che sino ad una certa epoca c'erano solo targhe quadrate in Germania come in Italia, poi si diversificarono a seconda dei modelli, divenendo anche allungate. Mutò anche il colore di fondo, le sigle, sino ad arrivare alla targa *europea* attuale. Se non volete commettere errori grossolani, un *trucco*: fidanzatevi con una Fräulein del P.R.A. tedesco, magari vi potrebbe dare una mano! Tra il mio cospicuo parco autoveicoli ho anche una auto con targa di Milano, ma quella con sigla rossa e numeri bianchi su fondo nero, fine anni Settanta ed anni Ottanta, almeno, la mia auto del 1980 una gloriosa R 14, con cui sono arrivato e quasi tornato dalla Luna, l'ha proprio così!

Nella terza foto, oltre al camion insozzato, vi ricordo che gli specchietti retrovisori non dovrebbero mancare mai nei mezzi pesanti... ho commesso un errore, per dirla come il sommo Orazio: *quandoque bonus dormitat Omerus*, insomma non si può azzeccarle tutte!

Foto [163](#) incrocio di vaporiere, al PxL vecchie auto attendono



Foto **164** automobili tutte con la targa... tedesca

Foto **165** un camion sporcato nello scalo di Vibaden

EFFETTO (GRAFITE) SU MANUFATTI

PONTI

Queste opere dell'ingegno umano, senza falsa retorica, a volte così ardite da impressionare (cosa sarebbe New York senza il ponte di Brooklyn?), hanno, anche nel modellismo ferroviario, una speciale importanza del tutto pari a quella nel reale. Per dirla facile servono per attraversare, scavalcare, superare tutto quello che la nostra fantasia ha costruito nel piccolo mondo in H0.

Quando si acquistano i ponti sono sempre, tanto per cambiare, nuovi di zecca, siano essi in ferro, in muratura o misti. Le scatole di montaggio sono più o meno complesse, ad esempio la Märklin ne fornisce una semplicissima ad incastro, che non richiede più di cinque minuti di attenzione. Ma, naturalmente, sono di norma in plastica, ottima certamente come quella Märklin, che ne usa un tipo praticamente indeformabile nel tempo, ma pur sempre plastica. Faller, Kibri e Vollmer (per citare i più noti produttori) hanno nei loro cataloghi ponti per tutti i gusti, tutti gli usi e tutte le tasche (vedi la foto **166** di M. Palazzo).



Foto 166

Quelli in muratura o misti (si va dal ponticello stradale al mega ponte ferroviario) hanno bisogno di due trattamenti distinti: prima si invecchia la muratura, che può essere in pietra più meno grossolana o regolare. Si usino dei colori acrilici dal rossastro al grigio, che si faranno asciugare come minimo 48 ore, poi, una volta asciutti, si può trattare la muratura con colore bianco, verde lichene o nero opaco, passato a pennello fine tra le commessure delle *pietre*, asciugando subito con uno straccio le eccedenze. Provate. Secondariamente si tratta la parte in *ferro* e si dovrà far sparire quella tonalità grigia che ha veramente poco di metallico. Ci sono già dei colori della Humbrol o Life Color o Tamyra che sono in grado di *metallizzare* alla perfezione, se ci aggiungete un pizzico di grafite (per questo tra parentesi nel titolo), l'effetto è assicurato... per un ponte nuovo. Ma poiché avete tanto accuratamente rovinato le pietre sì da renderle erose dal vento, dall'acqua... dal tempo, sarebbe poco saggio presentare un ponte misto, con pietre vecchie e strano metallo lucente. Quindi, anche qui, effetto cronologico ossidante: ruggine in una parola! Quando ancora non sono montati i binari, si spruzza casualmente del marrone chiaro e scuro e poco nero opaco, simulando così le tracce di ruggine. La vernice spray, attenzione, danneggia i contatti, o quantomeno costringerebbe a pulire il binario con gomma abrasiva e liquidi (da evitare se non necessario, vedi § 6 **ATTREZZATURA NECESSARIA**: lettere **i**, **v**); quindi si fa asciugare bene e, poi, si montano binari, linea aerea, segnaletica ecc. Vibaden, nelle sue prime versioni, non aveva mai avuto ponti, del resto neanche teleferiche, Luna Park con ruote panoramiche, Zoo, Circhi, stadi calcistici o dinosauri fossili con contorno di archeologi... se li possono permettere nel plastico di Amburgo con 1500 mq e passa da riempire di... pinzillacchere! Nella terza Vibaden (leggi § 16) ho dovuto creare un sottopassaggio (per me e gli ospiti) plausibile, un ponte sospeso di 110 cm (96 metri al vero) poiché la Centrale Comandi è proprio nel centro del plastico nascosta dalla Galleria. Mi debbo, è vero, abbassare e fare un po' d'esercizio, ma se pensate che in Vibaden 2 dovevo farmi carponi tre metri passando sotto la segheria, il maniscalco e la Chiesa con le terme, come si vede dalla foto **167** di M. Palazzo, ora è quasi una *passeggiata*: qui solo 20 cm! credo di aver guadagnato in velocità nel raggiungere il cuore dell'impianto. Nella foto **168**, si

può ben vedere che, appena dopo il montaggio, il doppio ponte a 2 arcate è quantomeno troppo pulito, nelle foto successive **169** e **170** (quest'ultima di M. Palazzo) le varie fasi che portano ai grandi collaudi, come nelle ferrovie reali.



Foto 168



Foto 170

Il lungo ponte poggia, strappo al realismo dettato dalla necessità di avere un manufatto sospeso e robusto, su una tavola di legno pregiato ed indeformabile. Sopra quel ponte sono già passati migliaia di rotabili...!

INVECCHIARE LA GRU

Ricordo che della gru si è già parlato al § 7 nel capitolo dedicato ai **PARTICOLARI**, si può ben vedere che la Gru Märklin, [foto 171](#), da nuova è stonata in un impianto reso bigio dal polverino di carbone, il fumo e l'olio delle vaporiere. Nelle foto [172](#) e [173](#) il “cerone” applicato con il solito pennello da trucco, rubato nottetempo alla *consorte*, mai restituito né *restituibile*, che rende la gru compatibile con l'atmosfera fumosa catturata nella bella foto [174](#) di M. Palazzo! Se ci avviciniamo alla cabina di manovra della gru (illuminata), foto [175](#), ecco un altro macchinista! Se me lo chiedete vi confesso di aver smontato anche quella cabina, ma non è affatto difficile, anzi è previsto dalle istruzioni allegate. Nell'ultima foto panoramica di M. Palazzo, la [176](#), l'effetto finale!



[Foto 171](#)



Foto 176

INVECCHIARE IL BINARIO (riferimenti al binario “C” e “K”)

In impianti bellissimi e spettacolari, aperti a pagamento al pubblico, spesso dalle foto ravvicinate (vedi quelle di Marco Palazzo, scattate in Germania [177](#) e [178](#)) si nota un particolare stonato, che non salta agli occhi se non si ha una certa dimestichezza con la materia: i binari sono lucidi! Se vi recate in una stazione, per qualsivoglia motivo, date una sbirciata al binario, prima che l'arrivo di una persona cara vi distolga dall'osservazione, anche perché è difficile, nonché rischioso, *infilare* poi la testa sotto i predellini una volta arrivato il convoglio! Vedrete allora una superficie lucidissima, quella detta di rotolamento, e le fiancate del fungo del binario, chiamate rotaie, color ruggine. Se, avendo tempo, e prima che arrivi *chi* aspettate, andate in una zona di binari meno frequentata dai treni, quella dei binari morti, vedrete che la ruggine copre anche la superficie di rotolamento (la superiore) e che in quei tronchini erbacce e a volte incivile mondezze, crescono o si accumulano. Per riprodurre quel particolare colore, molti esperti fermodellisti hanno scritto fiumi di parole, svelando ricette da *incubo*.

Nel passato di Vibaden il binario era il “K” e più recentemente il binario “C”, almeno nella stazione principale (leggi poi il § 16 “Vibaden, la sua storia”), e, in quelle precedenti realizzazioni, scelsi, per arrugginire, prima un colore ad olio e poi un acrilico dal nome commerciale Humbrol 70, che però risultava troppo rossastro. Questo fu notato da Marco Palazzo e immortalato nelle sue foto nel 2003 (vedi la foto [179](#)). Onestamente non me la sentivo di preparare mescole astruse neanche per l’ultima mia impresa (Vibaden 3), stavolta i binari da verniciare (escludendo quelli all’interno delle 2 gallerie e nella Schattenbahnhof, invisibili, e, perciò, lasciati *vergini*) erano quasi una ottantina di metri da moltiplicare per 4 (numero delle fiancate delle barre che costituiscono la rotaia). Pensate che la rotaia *Vignole*, la più usata, dentro le gallerie, che risultano perennemente umide, è costituita di acciaio e rame e perciò meno soggetta all’ossidazione, ed è un tipo diverso da quella posata nelle linee all’aperto, fatta di acciaio al manganese: la realtà viene incontro al modellismo... nelle gallerie! Ho scelto, per accelerare la posa delle rotaie visibili, un nuovo colore e stavolta l’ho sottoposto prima alla prova (finestra?), no, alla prova fotografica (vedi la foto [180](#)). Il prodotto scelto è della Life Color, nome commerciale: L C 17 (vedi la foto [181](#)). Dopo che l’Uomo del Monte, pardon, Marco Palazzo, ha detto sì... ho proceduto all’immane opera di verniciatura e, nella foto [182](#), si vede chiaramente, anche da una certa distanza, che il confronto, tra binario verniciato e non, lascia pochi dubbi sulla opportunità o meno di impazzirsi per trattarlo. La superficie di rotolamento deve essere, dopo l’avvenuta asciugatura, pulita molto accuratamente ed esclusivamente in modo meccanico con la gomma abrasiva di uso fermodellistico (anche lo *sgommatutto* va bene!) e sono da ripulire anche gli spigoli del fungo della rotaia, solo dalla parte interna, perché vengono a contatto (elettrico!) con i bordini della ruota (foto [183](#)). Nei binari morti invece, similmente a quanto avviene nella realtà, si dovrebbero lasciar *crescere*... delle erbacce e coprire di ruggine l’ultimo tratto vicino al respingente, zona influente per la captazione della corrente. Consiglio comunque di verificare se le piccole diesel (nella realtà) come i Köf o le draisine di linea come il KLV 53, accusino dei problemi legati alla trasmissione elettrica, vedi la foto [184](#) (e la [185](#) di Franco Spiniello). Quando si vernicia il vecchio binario “K” (foto [186](#)) ci si accorge, nel confronto diretto col nuovo “C”, quanto fosse sovradimensionato e, pensate che



Foto 186

neanche il nuovo binario è perfettamente in scala! Osservate le foto [187](#) e [188](#), in quest'ultima si noti come binario, particolari e ghiaia rendano realistica la realizzazione, man mano che si procede. Una ultima annotazione che riguarda proprio il binario "C", perchè si è molto scritto, secondo me non correttamente, sulle misure dell'altezza del fungo del nuovo binario Märklin, che, secondo le *malelingue*, non risultavano ancora in scala H0 perfetta: orbene, il fungo (o parte metallica in sezione della rotaia) in scala 1:87, calcolando l'uso in Germania frequente del tipo 60 UNI, dovrebbe essere alto circa 1,977 mm, infatti nella realtà la misura equivale a 172 mm; il binario, con massiciata della Märklin, è *alto*, si fa per dire, 2,3 mm, ma, grazie a quella micro differenza di 0,323 mm, possono viaggiare su quei binari anche ruote con bordini vecchi (tipo Anni '50), maggiorati insomma. Accorgersi di tale differenza ad occhio nudo è impossibile, neanche la foto macro [188](#) dà torto alla scelta della Casa di Göppingen; diverso il discorso per il "vecchio" binario K, che nelle foto ravvicinate dimostra

una certa vetustà. Per esempio nella foto **187** salta agli occhi che il binario ha un'altezza a dir poco generosa!



Foto 187

SPECIALI PARTICOLARI

Tutti gli appassionati di ferrovia italiana conoscono la funzione delle traverse limite di stazionamento, quegli spezzoni di legno bianco (sempre molto sporche) che segnalano al macchinista, in prossimità degli scambi (deviatoi) inequivocabilmente, il limite, superato il quale, il locomotore, da lui manovrato, potrebbe interferire pericolosamente con la sagoma, di un altro treno in transito.

In Germania le traverse bianche sono sostituite da picchetti limite verniciati di bianco e rosso sul cimale, che ho cercato di riprodurre in scala (è difficile perché, nella riduzione, diventano micro) in passato con stuzzicadenti sovradimensionati ed oggi con aste bianche prese da segnali stradali, smussate e verniciate come vedrete nelle foto **189**, **190** e **191**. Anche se piccolissimi (per noi) aiutano o dovrebbero aiutare il plasticisti ad evitare scontri gravissimi (per le tasche, visto i prezzi dei

nostri modelli!). Nella foto **192** una avanzata fase di realizzazione di Vibaden 3 e nella **193** di M. Palazzo una idilliaca scena ambientata in epoca III. Nella **193** riuscite ad individuare il picchetto? Se, a prima vista non ci riuscite, ingrandite a destra tra lo scambio...!



Foto 189

Appendice: ulteriori elaborazioni

RENDERE VIVE LE CARROZZE

Un altro argomento, che non dovrebbe disturbare più di tanto l'animo dei collezionisti, esacerbato dai temi trattati in altri capitoletti, è quello delle carrozze e dei personaggi umani da inserire nelle stesse. Perché?! La ferrovia nasce agli inizi del 1800, frutto di tante invenzioni dei Secoli precedenti, se pensate che, secondo alcune ipotesi, lo scartamento (distanza tra le rotaie) potrebbe essere derivato dalla misurazione della distanza tra le gole scavate sulle strade, in epoca romana, dalle migliaia e migliaia di carri a trazione animale e che

costituiva una sorta di primitiva guida obbligata, e per saperne di più oltre al § 17 (La macchina a vapore) potete consultare la bibliografia in calce. Questo rivoluzionario modo di trasporto accorciò tanto i tempi di viaggio, rendendoli oltretutto più comodi e sicuri, da sconvolgere totalmente la vita dell'Uomo moderno... dell'uomo, delle donne, dei loro figli, delle merci ecc... ma, se nelle nostre carrozze, non mettiamo *nessuno*, mai, a che serve far viaggiare treni *popolari* per lavoratori pendolari, lussuosi convogli *TEE* o carrozze a *due piani* inesorabilmente vuoti? Ho sempre cercato di riprodurre al meglio la realtà e personalmente ho preferito vitalizzare quasi tutte le mie carrozze e i miei treni bloccati (TEE, ICE ecc) con personaggi di varie marche: già dipinti o dipinti da me.

Molto spesso i sedili delle carrozze sono solo parzialmente riprodotti: questo avviene per motivi tecnici modellistici, quali l'inserimento nella base delle carrozze di piastre metalliche che, appesantendole creano un effetto aderenza e migliorano la scorrevolezza dei carrelli.

Risultato: purtroppo, spessissimo, saremo costretti a mutilare piedi e gambe dei personaggi seduti e se inserissimo dei controllori dei biglietti o viaggiatori in piedi dovremmo rassegnarci ad abbassarli per non farli sbattere al... soffitto! Per fortuna che nelle carrozze di prima di solito ci sono meno viaggiatori, ma pur sempre tanti per le nostre tasche, dato che un buon figurino costa non poco. Nella foto [194](#) di M. Palazzo si vedono in secondo piano degli splendidi passeggeri (Preiser) all'interno del VT 11.5 che maneggiano persino delle posate! Gli stessi che si intravedono nell'altra sua foto [195](#). Nella foto [196](#) una carrozza di prima degli anni Sessanta, illuminata, come tutto il convoglio, che termina con un bagagliaio con luci di coda (led rossi) alimentate da due batterie stilo ricaricabili. La gelosia della saracinesca è stata alzata apposta nella foto [197](#), per mostrare l'interno del vagone e pensate che le batterie possono durare mesi! E nella foto [198](#) l'ICE 1, che ha circa un centinaio di figurini nel suo interno!

Un buon metodo per riempire, senza svuotare il portafogli, le carrozze è quello di posizionare i personaggi più belli e rifiniti nelle vicinanze dei finestrini e quelli, come dire, più "tirati via" verso l'interno dello scompartimento. Nel passato anche la Märklin aveva degli storici figurini ben dipinti, ma fuori scala e soprattutto appiattiti; la Preiser, Casa Leader in questo campo, ha sempre commercializzato confezioni splendide di *Reisende sitzende* (passeggeri seduti), ma anche delle

economiche confezioni da verniciare da soli, avendo mano ferma, pazienza e buona vista... risultato: gli ottici di tutta Europa hanno fatto grandi affari!



Foto 198

Oggi la Märklin ha fatto un accordo commerciale con la Preiser, acquistando gli stampi credo, mandando in pensione i suoi storici personaggi della confezione 0226 (dal costo di 600 lire nel 1965!).

Ora sono stati sostituiti da quelli migliorati e certamente in scala attuali, dal prezzo abbordabile, curiosamente è rimasto identico il numero di catalogo!

Per la cronaca altre marche producono a prezzi più o meno economici dei viaggiatori e confesso di aver provato, quando dovevo riempire le sette carrozze dell'ICE 3, ad acquistare delle economiche confezioni Made in China (!)... ahimè, ho dovuto inserire tutti i personaggi verso il centro delle carrozze, erano tutti *gialli*!!

Infine nelle carrozze moderne a due piani, vedi la [foto 199](#) sul ponte di Vibaden, ho spesso inserito extracomunitari come africani, arabi insomma anche le nuove carrozze sono multi etniche!

Per migliorare la illuminazione, oggi vi sono le moderne piastre led 73400 che stanno sostituendo la selva di articoli precedenti, si possono montare dei **ganci porta corrente bipolari**, forniti come ricambi di convogli bloccati e reperibili presso i migliori negozi, non ci saranno più fastidiosi sfarfallii, provate per credere! Da provare anche i nuovi ganci corti porta-corrente (art. 72020), che tuttavia non risolvono il problema delle momentanee mancanze di corrente per il transito su deviatoi o binari non perfettamente puliti, o a causa di ruote con assi sporchi: sono solamente molto più pratici del gancio fisso unipolare.



Foto 199

IL TRUCCO DELLE CARENATURE DELLA BR 10

Il bel gruppo (Br) 10, fu progettato agli inizi degli anni Cinquanta e realizzato in soli due esemplari: le loco 10 001 e 10 002. La prima loco della Märklin, la 10 001, uscì come modello Insider nel 2000, l'articolo 34080 era Delta, il 37080 digitale con suoni. Recentemente con il decoder mfx è uscita la 10 002, articolo 37083 dotata di nuovi suoni e ben 12 funzioni, se usata con il Systems! Nella realtà la prima macchina era alimentata a carbone, mentre la seconda aveva un

tender a nafta ed era alimentata appunto con nafta. La terza versione della Br 10 è la famosa 37082 rossa, realizzata secondo un pio progetto della Krauss-Maffei per la Br 10 001. Questa ultima loco di fantasia è stata realizzata esclusivamente per i Soci Insider da almeno 10 anni, ma, a parte il costo elevato, era acquistabile in vari negozi in Italia da... *chiunque* avesse un adeguato portafogli da svuotare. Il Gruppo, pur affidabile, al vero, non superò il 1968: oramai le loco Diesel e i locomotori elettrici avevano decretato la fine di tutte le locomotive a vapore. Il modello della Märklin, questo è l'interessante, prevede una fornitura, per tutte le versioni veramente esistite, o solo progettate, di due coppie di carenature. Una coppia viene montata in fabbrica e, come si vede dalle foto [200](#) e [201](#), prevede una vistosa incisione all'altezza della ruota anteriore del carrello portante. La Märklin ha giustamente optato per questa soluzione, al fine di rendere operativa la loco anche su curve da miniera (36 cm di raggio), ma, avendo la fortuna di poter far viaggiare la mia Br 10 001 su raggi di curvatura che partivano da un minimo di 57,9 cm (la curva 24430 "C") ad un comodo 111,4 cm (curve e controcurve dei deviatoi lunghi "C"), ho pensato: "E se provassi ad usare la seconda coppia di carenature, quella completa?".



Foto 201

Bene, se si potesse far viaggiare la Br 10 solo su le curve più ampie non ci sarebbero problemi, ma la vaporiera deraglia persino quando affronta i *curvoni* da 64,3 cm (24530 “C”). Stavo per rinunciare, lo ammetto, quando, sospettoso, mi è venuto in mente di dare un’occhiata a quelle benedette carenature complete, ed ecco la sorpresa le stesse erano *bombate* e di conseguenza arrivò anche la soluzione del problema!

Basta, semplicemente, *limare* la parte interna delle carenature, stranamente infatti *solo* la bombatura impedisce alla ruota anteriore del carrello di girare e quindi l’operazione risulta assolutamente invisibile, né vi sono problemi per la tenuta della carenatura e come il cosiddetto *Uovo di Colombo*... gustatevi le foto [202](#), [203](#) e [204](#) e ditemi sinceramente se ne vale la pena! Mi rimane solo da regolare (foto [204](#)) la posizione, agendo sulle viti, della carenatura sul lato sinistro il cui disegno non combacia perfettamente. Lo so, sono incontentabile.



Foto 202

ELABORAZIONI CURIOSE

Avendo accumulato centinaia di Riviste italiane e tedesche, libri ed opuscoli si finisce per affinare il gusto in maniera forse esagerata, ma senza dubbio ci si dedica di più alla conoscenza di un Paese *in toto*, ai suoi usi, costumi, geografia e storia. Dal punto di vista prettamente modellistico si prendono dalle immagini, o letture, spunti sempre più interessanti, pensate ad esempio al carro di Bebra, descritto a pagina 48 e seguenti, ma vi sono anche un paio di realizzazioni più semplici che gli appassionati in visita hanno decisamente elogiato:

- a) il tender di una Br 18 in disuso e privo di carbone
- b) un carrellino di servizio, ingombro di attrezzi di ogni genere
- c) un curioso carro porta assi, caricato con un asse di una Br 10
- d) una coppia di Br 56, statiche con camera a fumo apribile

Per quanto riguarda il tender, sia ben chiaro che non basta staccarlo dalla vecchia loco, ma si debbono ricostruire gli organi d'attacco che, al vero, lo collegano sia meccanicamente, che dal punto di vista

idraulico alla locomotiva per consentire il passaggio dell'acqua dalle sue casse e dell'aria compressa per l'impianto frenante. Questi organi sono verniciati in rosso ed oltre alle tubature vi sono delle giunzioni a tenaglia particolari. Dalle foto tedesche in mio possesso ho ricavato il tender della Br 18 478, art. 3091, uscita come novità nel 1972, insieme alla ferrovia in scala Z, e poi rinumerata 3093 nel 1974. Curiosamente oggi nel catalogo dei ricambi la 3091 è accreditata come Br 18 DRG e la 3093 come Br 18 DB, probabilmente perché vi fu un cambio di numerazione già intorno alla metà degli anni Settanta. Ho sacrificato, si fa per dire, quel vecchio tender, perché oggi i nuovi sono stati molto modificati per alloggiare un altoparlante, la foto [205](#) e la [206](#) sono di M. Palazzo. Impegnativo lo svuotamento dal carbone e la relativa stuccatura delle pareti.

Il carrellino, confesso, era già pronto e non ho fatto altro che riempirlo, come in una foto tedesca, di ogni micro attrezzo in mio possesso, vedi la foto [207](#). Si notino gli isolatori, l'estintore, attrezzi per la saldatura. Il piccolo rotabile può essere agganciato da una loco di servizio, come un piccolo Köf ed è quindi operativo.

Marco Palazzo ne voleva uno e gliel'ho costruito, con minuscole ruote della scala N (1:160), naturalmente adattate allo scartamento H0, il risultato è stato notevole.



Foto 206



Foto 207

Il carro porta assi, curiosamente è stato commercializzato dal 2005 come articolo 46077, gruppo X05 DB. La versione da me realizzata è stata tratta da foto del reale e da una elaborazione di un modellista teutonico. Ed è più complessa del modello Märklin e le impalcature sono più articolate in quanto al vero era possibile trasportarvi anche assi più piccoli. La foto [208](#) di M. Palazzo, ritrae il carro accanto ad una Br 18 in manutenzione. Se tornate alla [foto 109](#), di questa cartella, il carro è in primo piano, ma insieme ad una anacronistica Diesel 290 del 1968: molto probabilmente in quell'epoca quei carri erano stati tutti demoliti, mentre la V 188 verde è temporalmente corretta. Anche di questo strano carro ne esistono 2 esemplari, il secondo l'ha Marco Palazzo. L'asse trasportato nel mio carro ed in quello di Marco è di una Br 10. Perché? La storia è curiosa in quanto avevo acquistato nel 2003 la 34080, cioè una Br 10 economica Delta. Mi ero deciso talmente in ritardo all'acquisto (la loco era uscita nel 2000!) che mi fu possibile reperire solo la versione "povera", *avanzo* di un negozio romano.

Chiamai il buon Franco Spiniello che, non senza problemi, riuscì ad ottenere dal magazzino ricambi tedesco, il decoder e l'altoparlante per modificare la versione delta in autentica digitale. Una volta finita l'elaborazione, si scopri che la macchina emetteva il fischio e il suono delle pompe, ma... niente *ciuff ciuff*! Ci furono problemi di traduzioni e varie telefonate in Germania, alla fine il bravissimo Spiniello si fece mandare (*a quel paese dai tedeschi!*) il telaio speciale che consente, attraverso appositi fori, di far *conteggiare* al decoder i giri delle ruote ed emettere così il suono sospirato! Una odissea bella e buona, e... cara! Il pacco, contenente la preziosa Br 10, al ritorno da Milano, finì poi per errore a Palermo, arrivando dopo otto giorni con mia somma preoccupazione. Poiché, insieme al nuovo telaio, erano fornite nuove ruote, quelle vecchie erano così divenute superflue e, sempre grazie a Franco, feci, con il tornio, ridurre i generosi bordini operativi per una realizzazione statica. Ecco tutto.

Interessante anche la [foto 209](#), che ritrae momenti di vita nei depositi, con la classica apertura della "camera a fumo" in una loco Br 56 della Piko, acquistata, con un'altra Br 56 (errare è umano, perseverare... è da *fessi!*), tanti, tantissimi anni fa e mai ben funzionante. In verità noi appassionati stiamo ancora aspettando una bella Br 56 dalla Casa di Göppingen! Intendiamoci, ero riuscito a collocare perfettamente nelle loco Piko il pattino, a modificarne l'impianto elettrico, per rendere le

due loco operative per la Märklin, ma non sapevo che il loro biellismo, di plastica come i mantelli (!), fosse tanto fragile da rompersi dopo poche settimane! Mi rimasero perciò *due* Br 56, di *due* epoche diverse, che avevano, è pur vero, *l'effetto speciale* dell'apertura anteriore della portella, raro e presente solo in costosissimi modelli artigianali, ma che erano inservibili, se non staticamente, nel deposito. I cardini delle portelle, tanto per non smentire la scarsa qualità di tali prodotti (che però costavano all'incirca 140 € di oggi, calcolata l'inflazione) erano fragilissimi e soggetti a rottura!

L'apertura della camera a fumo era un tempo più spettacolare in Vibaden 2, infatti c'era la possibilità di far emettere fumo, da ferma, ad una delle due Br 56. Ed il fumo, come nella realtà, usciva dalla grande portella anteriore, mentre quel disgraziato Fuochista (o fochista, come vi pare) si beccava una esiziale boccata d'aria e fuliggine, mentre spalava le ceneri umide, proprio un lavoro *salutare*! Fui costretto però ad eliminare il cannello del fumo che, scaldandosi, rischiava di far fondere la plastica! Si era incurvato anche il telaio, tanto per cambiare, di plastica anch'esso.



Foto 209

ELABORAZIONI RECENTISSIME

Br 78

Non sempre riesco a vincere le tentazioni e vedendo una bella foto di una Br 78 non ho potuto far a meno di rielaborare il frontale con tubi dei freni, gancio realistico e rec per il riscaldamento del treno. Anche il particolare nero, proprio sopra il gancio, è correttamente ripreso dalla foto. Osservate le foto [210](#), [211](#), [212](#) e [213](#) e capirete perché affiderò alla Br 78 dei treni speciali del museo di Vibaden!



Foto 212

Carro gru Roco

Nel vecchio impianto di *Vibaden due* non ho mai potuto, se non per ambientazioni statiche, utilizzare questo carro gru, in coppia con il suo specifico carro appoggio (vedi le mie foto da [214](#) a [216](#)) della austriaca Roco. Dopo averlo tirato fuori da una scatola polverosa, ho invecchiato pesantemente l'*accoppiata* carro gru e carro scudo e l'ho messa in prova-servizio a *Vibaden tre*: con mia somma gioia, anche se per la

verità posseggo anche la gru Goliath Märklin, ben più valida operativamente, ho potuto constatare che, grazie ai deviatori lunghi, è possibile movimentare la coppia di quei rotabili senza problemi.



Foto 214

Br 111

Non avevo, pur avendo la 111 Rurh da vent'anni (!), mai fatto caso che la Märklin aveva dotato il banco di guida di una illuminazione diffusa, nel modello del 1987, art. 3355. Ho controllato, le numerose versioni che posseggo di questo locomotore, con o senza pantografi simmetrici, tradizionali o MFX e nessuna possiede questa particolarità.

Non avevo notato la cosa semplicemente perché... non si notava!

Nella [foto 217](#) è evidente la luce sul lato destro (sinistro per il macchinista) che risalta sulla plancia di comanda della 111 con i colori Rurh, ma solo dopo la mia elaborazione: ho infatti smontato la cabina di guida, il macchinista già c'era, ed ho verniciato di nero, con un pennarello coprente il retro o parte sottostante, come volete, della plancia grigia che prima lasciava trasparire troppo la luce delle due lampadine (una bianca ed una rossa, con ovvia inversione), tanto che non era

evidente la bella (e mai più attuata) novità. Per quanto riguarda la sostituzione del pantografo vi rimando al capitolo 15 specifico.



Foto 217

Il problema delle doppie trazioni

Naturalmente già sento un coro di proteste dagli entusiasti della nuova Central Station che consente le doppie trazioni regolate elettronicamente. Tuttavia ricordo che se si posseggono locomotive valide ed elaborate nei musci frontali con tubazioni varie e, di rimando, loco usate persino *doppioni* (come le figurine *Panini!*), perché non utilizzare le loco vecchie per comode *doppie* senza problemi elettronici? Nelle mie foto [218](#), [219](#) e [220](#) un esempio calzante di doppia con una 140 che traina una Br 151. Posseggo ben due Br 151 color crema-blu, una è digitale e l'altra è un usato che tra l'altro presentava in modo evidente una certa *impastatura* delle scritte nel telaio basso; *ergo*, ho reso folle quella macchina e bisogna, dato il peso, eliminare del tutto gli ingra-

naggi, smontando le ruote con un apposito estrattore o con... cautela. Alla fin fine la potenza di trazione di moltissime loco Märklin è così elevata che una 140, piccola al confronto della 151, è perfettamente in grado di tirarsi appresso quel *fagotto* e 15 carri merci, sempre che sia stata rispettata una pendenza decentemente realistica!

La posizione dei pantografi alzati rispecchia quanto visionato in fotografie del reale, in particolare la grande distanza tra gli archetti, che viene preferita nelle doppie trazioni, dovrebbe essere legata alle interferenze elettriche che due trolley alzati (e vicini) causerebbero alla strumentazione di guida. Un esempio per tutti di queste potenti interazioni elettroniche: negli anni Sessanta fu sperimentata dalle DB per la rete europea, compresa l'Italia, un locomotore policorrente del gruppo 184, ma fu subito chiaro che era impossibile il suo utilizzo, almeno sulla rete FS, perché, appena raggiungeva una nostra stazione, al suo semplice passaggio, saltavano tutte le nostre telescriventi!!



Foto 219

CONCLUSIONE

A conclusione di questo impegnativo e lungo capitolo, una foto recente di una V 200 Märklin (foto [221](#)). Forse più di ogni altra, sebbene ripresa sullo sterile banco di manovra, può dare un'idea della difficoltà e della bellezza di un lavoro di elaborazione: per rendere così realistico quel frontale sono stati applicati ben otto particolari, tra tubi e rec vari e... naturalmente, il macchinista! ◻



Foto 221

§ 10.

Posare realisticamente la ghiaia

(61 foto nella omonima cartella)

Un'altra stranezza nel variegato panorama di alcuni plastici aperti al pubblico o privati che compaiono ogni mese sulle riviste specializzate: la ghiaia è posata spesso in maniera irrealistica!

Guardate per esempio la foto 01 di Marco Palazzo scattata in un impianto aperto ai visitatori: la ghiaia è poca, è di tipo chiaro, mentre quella della massicciata dei binari C è basaltica più scura. Tutto ciò lascia intravedere una posa del binario quantomeno insufficiente dal punto di vista modellistico.

Sempre dello stesso autore altre foto scattate in Germania (la 02, e la 03), anche qui la posa del binario C, senza invecchiamento (vedi § precedente) e senza una quantità di ghiaia tale che possa coprire le giunzioni dei binari; tutto ciò rende un cattivo servizio al paesaggio ferroviario e aggrava ancor più la presenza di linea aerea con fili curvati e curve da 36 cm di raggio, ovvero da miniera di zolfo (pensate che, per essere davvero realistiche le curve dovrebbero partire da un MINIMO di 400 cm circa di... raggio!!). Per dare una pallida idea delle misure che sarebbero necessarie per curve realistiche da affrontare ad una velocità di 150 km/h, facilmente raggiungibile dai nostri modelli in H0, dovremmo realizzare un plastico largo più di 24 metri! Questo perché il raggio minimo reale previsto per alte velocità si aggira sui 1050 m e da qui 2100 m di diametro che in H0 fanno appunto 24 metri e spicci. Poiché nella linea dei binari "C" non esistono i "flessibili", sappiate che per realizzare un plastico con curve anche da *solo*, si fa per dire, 8 metri e passa di diametro basterebbe incidere la massicciata e curvare leggermente un qualunque binario diritto, certo con una dima predisposta, od in alternativa usare il flessibile della serie K. Queste misure sono praticamente mai usate, neanche nei grandi plastici.

Nella foto 04 (M. Palazzo) poi, la mancanza di ghiaia, tra i binari della stazione, comporta un tale innalzamento che le banchine dei passeggeri si ergono per quasi due metri dal suolo! È pur vero che vi siano degli scivoli alle estremità, ma sono tanto ripidi da costituire delle trappole mortali per bambini vivaci e vecchietti sordi... questi ultimi non infatti sentiranno mai il capostazione che, disperato, grida loro: "*Vorsicht Grube! Attenzione alla fossa!*".



foto 01



foto 03

Sempre del nostro reporter, Marco Palazzo, la foto **05**, scattata a Merklingen, in cui si vede finalmente la ghiaia posata come nella realtà: il macchinista della 143 *graffitata*, scendendo dal lato senza banchina, non dovrà usare necessariamente un paracadute! Sia in piena linea, che in stazione, l'interbinario è una zona transitata da esseri umani dotati di gambe e non di ali o trampoli. Nelle tratte ad un solo binario la banchina di certo è più stretta, ma mai quanto quella dei binari con massicciata, siano gli "M" o gli "C" moderni. In questi casi si può allargare la base di qualche centimetro per parte e naturalmente poi la scarpata scenderà abbastanza ripida, come si vede nella foto **06** di M. Palazzo, scattata a Vibaden 3 sulla linea secondaria, a binario unico, che va verso una galleria, usata come terza stazione nascosta o Schattenbahnhof.



foto 06

Nelle tratte a più binari di norma la ghiaia è perfettamente livellata. In qualche rara foto si vede un leggero avvallamento centrale probabilmente dovuto ad una recente sistemazione del *ballast*, ovvero di quella zona costituita da materiale incoerente roccioso e pressato (nel reale) e che a noi appare, nei binari modello, come un rialzo ruvido che avvolge traversine e rotaie. Nella foto **07** di M. Palazzo un primo piano per il binario M, nel suo plastico in fase di realizzazione, i pregi: le rotaie già scurite, robustezza e ottima presa di corrente. Difetti: esteticamente poco realistici, abrasive le punte

di contatto per i pattini (riuscivano anche a scavarli!), possibile ossidazione in ambienti umidi. Il binario Märklin "C" è alto 10,3 mm, oggi è l'unico ad essere commercializzato con massicciata, per corrente alternata o digitale con punti di contatto centrali, in quanto l'Emme è fuori produzione da molti anni; il fungo della rotaia si erge per 2,3 mm, ne consegue che, se si tentasse di riempire l'interbinario di sola ghiaia, sarebbe necessario uno strato di circa un centimetro di altezza, con uno spreco enorme di ballast, un aumento di peso eccessivo, a meno di non progettare l'eventuale allontanamento in caso di manutenzione. Si potrebbe riempire l'interbinario allora con del legno di 1 cm di spessore, tagliato a misura perfetta, cosa che comporterebbe una grande precisione ed una adeguata attrezzatura con seghe a traforo da banco, la ghiaia potrebbe essere incollata o mobile... oppure? Se osservate la **foto 08** capirete la mia filosofia al primo sguardo, un sottile strato di carta vetrata, di adeguato colore, cosparso di ghiaia e un interbinario ad altezza perfetta, anche se cavo! La carta vetrata da 80 p o 100 p, una volta incollata ed asciutta risulta molto resistente e in 11 anni di prove non si è mai piegata in ambienti non totalmente aridi.



foto 08

Eventuali imperfezioni si possono correggere con ghiaia incollata tra la mascherina di carta vetrata ed il binario stesso, ovvia la massima attenzione, se si usano colle rapide ciano acriliche, agli aghi degli scambi, alle leve ecc (foto 09). Queste strisce di ghiaia, incollate con colle tipo Bostik, utilizzando dei pesi (foto 10), anche dopo anni si possono rimuovere con cautela, per qualsivoglia manutenzione: la loro sostituzione non è onerosa e spesso le ho recuperate al 100%.

PREPARAZIONE DELLE STRISCE O MASCHERINE

Le fasi sono essenzialmente 6, ma non preoccupatevi sono semplici! **Prima fase:** si prepara la striscia o prendendo con un righello di volta in volta la misura e riproducendola sulla carta vetrata tipo 100 p o 80 p, di solito già rossa come il ballast in Germania, oppure si preparano delle Dime che si sovrappongono alla carta vetrata e si ritagliano (sono molto utili quelle per le *mascherine* tra deviatori semplici, a tre vie o inglesi); poiché è implicito il fatto che sia più semplice tracciare dei segni a matita sul *retro* della carta vetrata, le dime possono allora essere usate in modo speculare: semplicemente invertendole per scambi destri, sinistri e nelle curve (foto 11).



foto 11

Nella **seconda fase**, precauzionalmente, si provano (**foto 12**) negli interbinari le mascherine, eventualmente refinendole con le forbici; la ghiaia deve raggiungere, ma non coprire le traversine (**foto 13**).



foto 12

Terza fase: si incolla usando un pennello la striscia di carta vetrata, dalla parte ruvida, con *Vinavil* (o colla di altre marche dello stesso tipo) leggermente diluito (vedi [foto 14](#) e [15](#)), si cosparge il tutto con abbondante ghiaia ([foto 16](#)), si lascia asciugare per circa 30 minuti in un ambiente chiuso (in estate anche 15 minuti sono sufficienti). Ricordarsi di allontanare i barattoli con i pennelli sporgenti, la colla e qualunque liquido ([foto 17](#)) dopo questa operazione: per triste esperienza so che i barattoli cadono sul piano del plastico, causando problemi anche seri o comunque fanno perdere tempo prezioso!



foto 14



foto 15



foto 16



foto 17

Quarta fase: si allontana (e recupera!) la ghiaia in eccesso (foto 18), per questo motivo è da evitare un'esposizione all'aperto: una leggera brezza potrebbe infatti disperdere ghiaia preziosa.



foto 18

Quinta fase: si bagna la striscia già inghiaiata ed asciutta con una miscela, da preparare almeno un giorno prima, composta da: 50% d'acqua, 50% da *Vinavil*; il tutto va mescolato con 20 gocce di importantissimo sapone da cucina per piatti (foto 19 e 20).

Il sapone ha la proprietà di abbassare la tensione superficiale della miscela, consentendo così uno spargimento della colla vinilica che sembra *miracoloso*! In tal modo la ghiaia si fissa ed appiattisce in modo realistico, e si evitano grumi ed avvallamenti.



foto 20

Sesta ed ultima fase: si mette ad asciugare il tutto anche all'aperto (foto 21), la ghiaia infatti non potrebbe più volar via... ma le strisce sì... se c'è tanto vento!! Per accelerare i tempi più strisce vengono preparate insieme o, in serie, in grandi pezzi (foto 22, 23, 24) sino ad essiccazione completa.



foto 24

Poiché lo sviluppo dei binari del mio nuovo impianto era notevolmente superiore al precedente, nonostante abbia cercato di recuperare tutta la ghiaia, anche setacciandola accuratamente, non sono riuscito a fare a meno di acquistarne molta altra, a volte di tipo diverso, che non sempre mi ha soddisfatto (foto 25). La concomitanza della chiusura, a Perugia, di un negozio che, pur non vendendo prodotti Märklin (una sola loco a vapore al sottoscritto), si era specializzato in accessori Viessmann, Preiser, Vollmer ecc, mi costrinse a cercare altrove, con scarsi risultati. Dopo molte e inutili telefonate interurbane, mi resi conto che non vi era la certezza di ricevere per posta una ghiaia di pezzatura e colore simile a quella che avevo sino ad ora utilizzato a Vibaden (1, 2 e 3), ma la fortuna, una volta tanto mi è venuta incontro, grazie anche al fatto che uno dei miei hobby, antico come quello del *trenino*, sia l'acquariofilia. Così, acquistando del mangime per i miei amatissimi pesci, ho recentemente trovato in un negozio del settore una ghiaia inerte, non magnetica, di perfetta pezzatura e colore rossastro convincente, specialmente dopo l'incollaggio (vedi foto 26). In questa **foto inedita** si vede quanto sia fine la nuova ghiaia.



Nuova ghiaia nel Diorama modulare di Tito Myhre

Il fatto che quella ghiaia non sia *magnetica* è fondamentale, giacché spesso alcuni granelli, di quella che si acquista nei negozi di fermodellismo, hanno questa *esiziale* proprietà e spesso si staccano dal ballast, per le inevitabili vibrazioni, attirati poi dai magneti dei motori finiscono negli ingranaggi, bloccandoli: succede con varie macchine come le E 60, E 69 o 160 che hanno il blocco motore non protetto adeguatamente dal telaio, ma può accadere con varie Diesel del gruppo 216. Se può interessare il costo di quel tipo di ghiaia (utilizzata, notizia utile, per acquari di scuola giapponese che usano più strati di ghiaia finissima) è irrisorio, specialmente se confrontato con quello per fermodellismo.

La nuova “scoperta” ha migliorato la posa della massicciata nella zona del raccordo tra binario uno della stazione e fosse di visita, realizzato necessariamente con binario K (foto 27, 28, 29 e 30). Nei mesi estivi, anche dopo una sola ora, si può aspirare via l'eccesso recuperarlo nel contenitore dell'aspirapolvere ed eventualmente ritoccare. In inverno invece è meglio aspettare molte ore e saggiare delicatamente lo stato dell'essiccazione, prima di aspirare (foto 31). In alcune zone del plastico la ghiaia prosegue con erba e cespugli che spesso separano in Germania semplicemente la ferrovia, persino dove transitano velocissimi ICE (vedi foto 32).

Vi sono poi zone di interbinario irregolari che comportano svariati aggiustamenti (con le forbici) e prove, ma dopo averci fatto l'occhio tutto risulta più spedito (foto 33, 34, 35 e 36).



foto 33

Particolare cura nelle zone dotate di linea aerea va usata per inglobare realisticamente i pali semplici o i pali a torre (leggi anche il § 15), seguendo le foto da 37 a 43 troverete buoni spunti, ma ricordatevi, lo ripeto, di non incollare con il Bostik (e men che mai con colle tipo *Super Attak!*) nelle vicinanze degli aghi mobili o delle leve dei deviatori o dei semafori ad ala (leggi anche il § 13) (foto 44).



foto 37

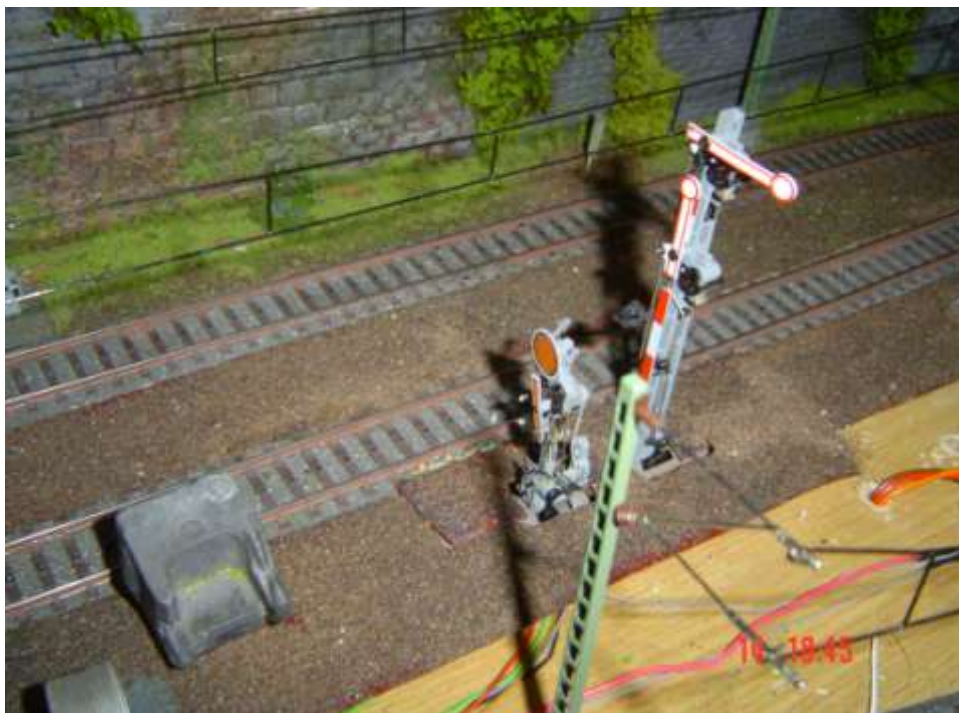


foto 44

Nelle foto 45 e 46 si può ben capire che ci sono semplici zone con doppio binario ed altre complicate da deviatori, semafori e linea aerea, la filatura di quest'ultima va tirata solo dopo che le mascherine di ghiaia sono state realizzate ed incollate. L'effetto risulta sorprendente se si confrontano le foto 47 e 48 in cui si vede il prima ed il dopo di una zona con binario morto.



foto 47



foto 48

I tempi di lavoro naturalmente vanno ottimizzati: meglio preparare la sera delle strisce, da incollare per il giorno dopo, solo così anche le stazioni complesse possono essere completate in pochi mesi (foto 49). In periodi particolarmente *ispirati* ho realizzato in meno di 2 settimane l'intera posa della ghiaia nello scalo merci (confronta le foto 50 e 51, scattate a 13 giorni distanza!). La parte esterna della massiciata deve essere posata PRIMA di eventuali strade laterali, viottoli od altro, e la vegetazione servirà, come nella realtà, a pareggiare eventuali spazi liberi (foto 52 e 53), nella bella foto 54 di Marco Palazzo la ghiaia, la strada e la vegetazione vicino al Passaggio a livello! Dovranno essere verificate con ispezioni e foto tutte le mascherine nei pressi dei deviatori: con altra ghiaia ed erbaccia si provvederà a chiudere brutte fessurazioni (foto 55). Si pensi per esempio a quanta ghiaia mi sia stata necessaria, nel lontano 1991 circa, a inglobare i binari K in tutta la zona della piattaforma girevole (foto 56 di M. Palazzo) e a quanto sia difficile in quel caso intervenire sotto i binari. È opportuno leggere nel §16 il capitolo *Vibaden (la storia recente)*.



foto 50



foto 51



foto 53



foto 54

Con un solo contenitore (foto 57), sempre a portata di mano, di ghiaia, si può, grazie al mio metodo, posare la ghiaia di un plastico medio! Quanto ai risultati, tutte le foto successive sono di M. Palazzo, spero di trovare la Vostra approvazione.

Nella foto 58 un tratto particolare di interbinario che si può trovare negli scali merci o nei piazzali delle stazioni con dell'asfalto al posto della ghiaia e la realizzazione è molto semplice: si lascia senza ghiaia il tratto mediano, preventivamente verniciato di grigio, ad asciugamento avvenuto si poserà la ghiaia ai lati nel modo già descritto, la colla ovviamente non dovrà essere, se non marginalmente, spennellata sull'asfalto.

Nella bella foto 59 una E 19 in transito nella curva che precede il ponte metallico, zona ambita per riprese fotografiche da fotografi in scala 1:1 e 1:87! Nella foto 60 il modo serio per evitare stragi di vecchietti sordi (torna alla foto 04!) con una adeguata protezione della banchina. Infine la foto 61 che rende giustizia a tanta fatica.



foto 57



foto 58



foto 59



foto 60



foto 61

Naturalmente noi appassionati sappiamo sempre individuare le piccole pecche di una qualunque pur bella foto di un plastico e sto parlando di qualche spessore esagerato nei carrelli delle locomotive a vapore, di qualche altra *esagerazione* legata alle necessità operative modellistiche, ma, vi assicuro, un profano stenta a credere che qualche foto di Marco sia stata colta in scala 1:87!

Proprio recentemente (agosto 2007) un appassionato della Märklin spagnolo, il signor Jordi Olivé, ha visitato Vibaden 3 ed è rimasto grandemente impressionato dalla finezza della nuova ghiaia e ne ha apprezzato il colore, le proprietà ed il costo contenuto!

Altre due foto inedite: la prima è una pubblicità dovuta ad un prodotto da acquistare (nei negozi ben forniti di Acquariofilia), la seconda è un'altra immagine di questa ghiaia che, a proposito, è fornita anche nel colore adatto ai plastici italici nostrani! ◼



§ 11.

PAESAGGI

(132 foto nella omonima cartella)

Difficile tracciare, anche in grandi linee, un quadro riassuntivo dei vari temi realizzati da migliaia e migliaia di appassionati negli ultimi decenni. Il destino, per quanto mi riguarda, era segnato: nella seconda metà degli anni Cinquanta mio padre mi portò a vedere un plastico tedesco itinerante a Roma, che tra le attrazioni aveva un laghetto (di vera acqua!) con un ferry boat o una nave che lo attraversava, partendo poco dopo l'arrivo di un treno! Fu un vero, autentico, colpo di fulmine!

Con gli anni ho visto tanti plastici e mostre. Ho realizzato anche bei diorami nostrani, poi ho fatto una scelta e ho deciso di dedicarmi alla Germania del dopoguerra (dal 1949 in poi), con serietà senza recriminare sul fatto che la cara Märklin non produce uno stampo nuovo italiano da oltre 45 anni!

Ciò premesso ecco alcune regole dettate dalla esperienza:

- a) anche se piccolo, un plastico deve essere coerente e realistico;
- b) se vi viene voglia di piazzare uno zoo, 3 ruote panoramiche dietro un deposito locomotive, con tanto di autostrada e 4 ponti ferroviari che la sovrastano, in soli quattro metri quadri: vale la regola al punto a!
- c) Se seguirete le prime due regole spenderete meno e avrete un plastico sempre inseribile in un contesto maggiore, altrimenti sarete sempre costretti a smantellare e ricostruire.

Già avete visto nel § 4 le foto **001** e **002**, se osservate la foto **003**, molto tranquillizzante, capirete quanto sia possibile, con l'impegno, creare ordine dal caos, questo dà a noi modellisti di qualsiasi branca (navale, militare ferroviaria ecc) un senso di *onnipotenza* che mi ha posto una domanda personale a cui non ho risposto... Nelle foto **004** e **005**, di Marco Palazzo, due panoramiche del grande plastico di Merklingen... quando si hanno a disposizione simili spazi (si parla di centinaia di metri quadri!) l'unico problema è quello di creare, oltre alla ferrovia, angoli, più o meno grandi, più o meno ben realizzati, con attrazioni extra e qui si parla di plastici con autostrade realmente percorse da autocarri, TIR, automobili e

Vigili del fuoco con sirene e lampeggianti come, per esempio, nell'immenso plastico di Amburgo (si parla di oltre 1500 mq!).



foto 003



foto 005

Quindi tutto è relativo, perché persino il pur imponente plastico di Merklingen apparirebbe limitato di fronte ai giganteschi plastici nord americani o a quello di Amburgo, ma in questa sede ci interessa valutare, nell'ambito del proprio piccolo privato, che cosa sia meglio realizzare senza buttare fuori di casa mobili, abbattere tramezzi ed *esiliare* familiari conviventi!

Facciamo un esempio con le foto **006** e **007** di M. Palazzo, scattate sempre a Merklingen: per realizzare grandi stazioni e raffinerie di tale portata o una fonderia così complessa (foto **008** di M. Palazzo), si dovrebbero, per dare respiro ad un plastico avere a disposizione spazi di ben oltre i 45 mq. Ad esempio un cementificio od un complesso industriale, per essere credibili avrebbero bisogno come minimo di circa 10/15 mq!



foto 007

Anche l'impianto dimostrativo del museo di Göppingen (foto **009** di M. Palazzo) è bello grande e certamente non entrerebbe in molti saloni dei nostri appartamenti!

MINIATURIZZARE

L'idea di realizzare figurini umani o plastici di mondi in miniatura sembra sia stata sempre insita nella natura umana: se ne trovano tracce nella Preistoria e nelle grandi Civiltà del passato, ne hanno lasciato esempi gli Egizi e i Romani, che realizzarono miniature architettoniche o legate a giochi infantili o a rituali sacri (i Penati dei romani). Qui mi fermo per non allargare troppo il discorso. Dopo la lunga *notte culturale*, dovuta allo sfacelo dell'Impero Romano d'Occidente, solo dopo il fatidico Anno Mille abbiamo una rinascita, legata alla sacralità cristiana, con un esempio clamoroso nel Presepe, nato, prima come realizzazione in scala 1:1 dovuta a S. Francesco d'Assisi, a Greccio (Rieti) nel 1226 circa, e solo poi sviluppatosi come realizzazioni in creta o legno e pian piano minia-turizzato e giunto sino a noi grazie all'idea di S. Gaetano di Thiene di inserire delle figure "secondarie" e alla scuola romana del XVII secolo (S. Maria in Aracoeli) ed alla maestria della Scuola Napoletana con capolavori solo offuscati da clamorose cadute di stile, dovute all'esuberanza tutta partenopea (sto pensando ad un Presepio con Maradona o le Lecciso)...! Miniaturizzare è stato poi gran vanto di Maestri artigiani Europei: ricordiamo per tutti i Pupi Sici-liani, le marionette e i giocattoli meccanici di Norimberga.

NASCE IL PLASTICO MODERNO

Con i primi esperimenti nelle miniere di guida su rotaie (prima di legno e poi in ferro) e nelle città dei primi tram trainati da cavalli, l'altissima Nobiltà della fine Settecento fece realizzare nei propri immensi giardini, anche delle rudimentali ferrovie giocattolo per il sollazzo dei loro altrettanto nobili Rampolli, con rotabili trainati da una corda. Ma si dovrà attendere quasi un secolo per avere dei trenini a molla Märklin e ancor più per quelli elettrici nelle case, certamente comunque di gente molto facoltosa. Agli inizi, a causa dei modelli in grande scala e dei loro grossi motori, la tensione, regolata con un reo-stato era eguale a quella della rete! Quando perciò venivano allon-tanati i trenini elettrici, sul binario si scaricava la 110 o la 220 (!), non consentendo di certo un uso facile a ragazzi vivaci! Poi con lo sviluppo della tecnologia si riuscì a portare la tensione a livelli più innocui, fino a raggiungere nel 1926 i 20 volt. Io comunque provai svariate volte la fastidiosa scossa, con quella tensione più bassa, a 4 anni, col mio primissimo trenino Bub regalatomi da mio padre nel lontano 1954. Venti volt di certo non sono pericolosi, ma riuscivano a sprigionare scintille *pruriginose* ed a fondere la plastica (o bachelite?) del trasformatore, alimentato con 125 volt di rete, tensione normale negli anni Cinquanta nelle case romane. Nella [foto 010](#) la mia locomotiva BUB a due assi, un modello del 1935 di fantasia, con inversione di marcia manuale, con una levetta rossa, poiché funzionava e [funziona tutt'ora](#) dopo 53 anni (2007), in corrente alternata; nella [foto 011](#) alcuni vagoncini di latta foto incisa e tagliente, perché le regole antin-fortunistiche odierne per l'infanzia erano del tutto sconosciute mezzo secolo e passa fa.



foto 010

Quei vagoncini risalgono sicuramente ad avanzi di produzione del 1935, fortunatamente salvatisi nei magazzini BUB dai bombardamenti alleati su Norimberga! Sulle fiancate dei carri chiusi (erano in scala S*) fu scritto, con mano incerta, e poi foto inciso: *"Made in U.S. Zone Germany"*. Storicamente si possono così datare con certezza, perché quella dicitura fu applicata *prima* della unificazione delle zone occupate sotto l'influenza inglese ed americana, avvenuta tra il 1946 ed il 1947, di certo *prima* della riunificazione franco-anglo-americana del 1948 e, addirittura, ben 3 anni *prima* la nascita della Bundes-republik di cui fu primo Cancelliere il grande "vecchio", Konrad Adenauer, nel 1949.



foto 011

Tutti i giocattoli di provenienza tedesca ebbero, dopo il 1949/50 sino agli anni Sessanta, la dicitura "*Made in West Germany*", ed io di giocattoli allora me ne intendevo!

Non so bene invece quando scomparve quest'ultimo *marchio*, forse nel periodo in cui, da giovanotto, mi andavo interessando, a ben altre... faccende, *femminili*!

Stupendi modelli quelli fotografati da Marco Palazzo in Germania in una esposizione, qui non si può parlare di plastico, di trenini in scala 0 (1:45, secondo altre interpretazioni 1:43,5), con accessori degli anni Venti! Favolosi gli scambi azionati manualmente a leva, e la stazione centrale (foto [012](#), [013](#), [014](#) e [015](#)).



foto 012



foto 015

Eccezionale anche il plastico in H0 Märklin (la scala H0 nasce nel 1935 col nome 00) con binario M con terza rotaia continua e senza ancora, quindi, i punti di contatto, con accessori e rotabili degli anni Trenta e Quaranta, linea aerea del 1936/37 (foto [016](#), [017](#) e [018](#)); con la mitica stazione di latta (articolo 418/1 dal costo di £ 3150 nel 1954) ed uscita di produzione già nel 1957 e le pensiline che si vedono nella foto [019](#) sono l'articolo 423, dal costo di £ 2750 cadauna nel 1954. Ma, veramente eccezionale la RS 700 del 1935 (foto [020](#)) che attraversa un ponte di latta! Tutte le foto sono di Marco Palazzo.



foto 019

Un mio appunto sul termine “terza rotaia”.

Come se il modellismo non potesse progredire per noi appassionati della Märklin, il marchio *dispreziativo* “terza rotaia” o, secondo un altro termine, “a 3 rotaie”, rimane, ancor oggi, in molta letteratura italiana (più interessata alla corrente continua) ad indicare un tipo di

binario di serie B (o, *calcisticamente* peggiore). Come ebbi a dire, anni fa, a Vittorio Bisotti, Manager della Sticktoy®, amareggiato da un articolo di parte contrario alla cara Märklin (comparso su di una Rivista che usa, ancor oggi il termine *terza rotaia!*) i punti di contatto, pur tanto denigrati, riescono a compensare, migliorando la presa di corrente a basso voltaggio, l’unica variabile che il modellismo non può toccare: la forza di gravità. Questa infatti rimane in scala 1:1 e la sua attrazione, è intuitivo, risulta minima per gli oggetti minuscoli e lascia perciò che sostanze quali la polvere, l’olio e i loro *deleterii connubi*, interferiscano sul passaggio di elettroni tra ruote e rotaie. I punti di contatto invece “bruciano” la famigerata polvere, che risulta sempre e comunque ben 87 volte più grande che in H0, per effetto *sinergico* sia della differenza di potenziale e sia del continuo sfregamento tra la piccola superficie della puntina che emerge dal centro del binario e del pattino pur tanto criticato.

Questa sicurezza fa sì che molti tra i più grandi impianti pubblici tedeschi, e non, abbiano adottato il sistema Märklin.

* Scala “S” del 1935

I TEMI DEI PLASTICI DI OGGI

Il plastico, realizzato su commissione, a Milano da Spiniello (sue le foto dalla **021** (**27 + 28**) alla **032** e la **034**), è un esempio classico di realizzazione pulita, correttamente idilliaca, ma non molto discosta da una realtà della Germania d'anteguerra e rurale odierna.



foto 021



foto 027



foto 028

Nelle foto **029**, **030** e **031** si notano due modernità degli anni Sessanta: una è la Mercedes parcheggiata e l'altra un Supermarket, con carrellini per la spesa, degli anni Settanta/Ottanta del secolo scorso, che possono perciò far ambientare il plastico in epoca recente, con locomotive a vapore in servizio Plandampf e la T3 è una tipica vaporiera da *Sonderfahrt*, treno speciale (vedi § 16, Capitolo Vibaden I Rotabili).



foto 029



foto 030

Nella foto **032**, in particolare, le nuove illuminazioni Märklin danno una idea sui progressi degli ultimi anni: lampade led, esenti da manutenzione, lampioni sfilabili e persino intercambiabili a seconda le epoche... una autentica manna per i plasticisti maniaci del perfezionismo (vedi la foto **033**). Nella foto **034** si possono

scoprire i segreti *sotterranei* di lavorazione di Franco Spiniello e sua moglie Paola e nella foto **035** la posa del ponte doppio ad arco di produzione Märklin.

PONTI

A proposito dei ponti, di cui mi sono occupato già nel § 9, nel capitolo omonimo, ecco vari esempi di realizzazioni, ma prima inchiniamoci di fronte al mitico ponte sospeso ad arco Märklin di Marco Palazzo (sua la foto **036**), articolo 7163 dal costo di £ 2210 (quando forse le 10 lire valevano *qualcosa*) ancora nel catalogo del 1968/69.



foto 036

Gli altri ponti sono variazioni sul tema, più o meno imponenti, in foto scattate da M. Palazzo a Merkligen (foto **037**) e in un plastico tedesco aperto al pubblico, ma itinerante, della Märklin (foto **038**, **039**, **040**). Consiglio ai modellisti di studiare, per i ponti, molto accuratamente la collocazione dei supporti di base, frequentando almeno per un paio di anni qualche Politecnico e ricordando, sempre scherzosamente... ma non troppo, che la tipologia

strutturale dei ponti ad arco può avere diversi schemi statici e quindi diverse soluzioni architettoniche.

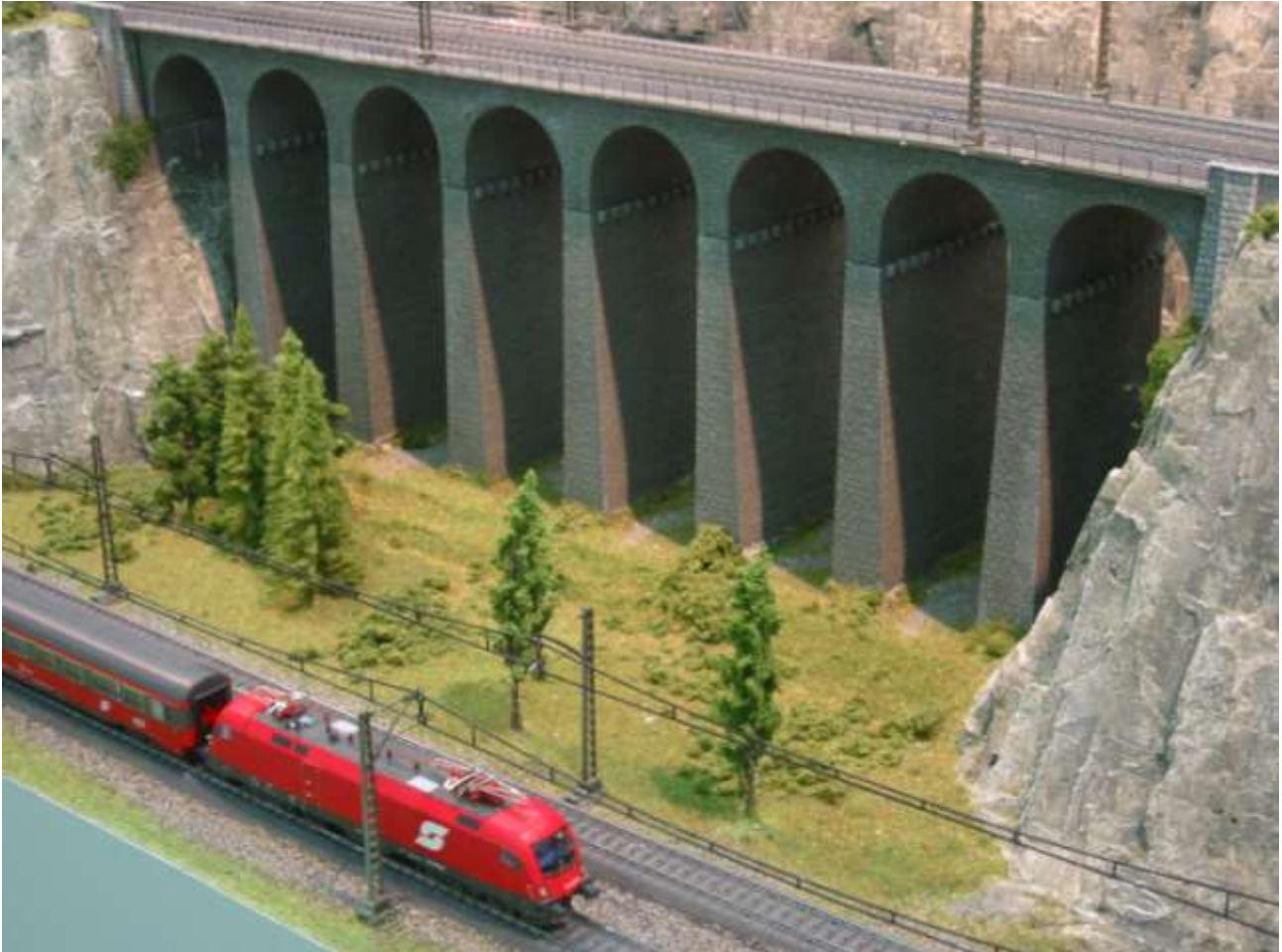


foto 040

CASTELLO

Un altro tema, molto caro ai tedeschi nei loro plastici, è quello dell'immane castello, rudere o no, che sembra non possa mancare mai. Molti furono costruiti sulla base di manufatti militari utilizzando pietre di fortificazioni di epoca romana, spesso in luoghi elevati e dominanti, per difendersi dalle terribili scorrerie barbare. Dovrebbero conservare la loro posizione anche nel modellismo e ricordo inoltre che, per difesa ed opportunismo intorno alle mura merlate si andarono creando, nei periodi bui della civiltà umana, dei nuclei cittadini sempre più vasti.

Nei grandi plastici il castello diventa un punto d'attrazione si può dire irrinunciabile, ma nei plastici medi e, ancor più nei piccoli, se ne deve fare a meno, perché prende troppo spazio, se vogliamo rispettare la scala in modo perfetto. Il solo modo per non sacrificare

metri quadrati è di utilizzare la collina del maniero per una galleria come ha fatto Franco Spiniello nel suo plastico su commissione. Realistico? Non so, probabilmente la volta della galleria crollerebbe sotto il peso della costruzione, al vero, ma l'amico modellista non poteva elevare di un metro il tutto: insomma si può anche barare un po'... per amore delle castellane! Le foto **041**, **042**, **043** sono di Marco Palazzo, mentre la foto **044** è di Franco Spiniello.



foto 044

STRADE

Strade, viottoli o sterrati, un tema che dobbiamo affrontare tutti. Personalmente, visto il costo proibitivo delle strade belle e fatte, uso per le strade asfaltate la carta abrasiva da carrozzieri da 320 p, di solito ha già il colore grigio asfalto molto scuro. Tuttavia preferisco verniciarla con grigio acrilico (nella foto **045** la preparazione), e nella foto **046** ecco il discreto inserimento di una stradina secondaria (i muretti sono della Noch). Nella foto **047** alcune prove di un TEE sullo sfondo il maniscalco e la birreria bombardata. Nella foto **048** l'ampia zona asfaltata nel viale della stazione a Vibaden, uno spazio Nei grandi plastici il castello diventa un punto d'attrazione si può dire **irrinunciabile**, ma nei plastici medi e, ancor più nei piccoli, se ne **deve fare a meno**, perché prende troppo spazio, se vogliamo ri-

spettare la scala in modo perfetto. Il solo modo per non sacrificare metri quadrati è di utilizzare la collina del maniero per una galleria come ha fatto Franco Spiniello nel suo plastico su commissione. Realistico? Non so, probabilmente la volta della galleria crollerebbe sotto il peso della costruzione, al vero, ma l'amico modellista non poteva elevare di un metro il tutto: insomma si può anche barare un po'... per amore delle castellane! Le foto **041**, **042**, **043** sono di Marco Palazzo, mentre la foto **044** è di Franco Spiniello.



foto 044

STRADE

Strade, viottoli o sterrati, un tema che dobbiamo affrontare tutti. Personalmente, visto il costo proibitivo delle strade belle e fatte, uso per le strade asfaltate la carta abrasiva da carrozzieri da 320 p, di solito ha già il colore grigio asfalto molto scuro. Tuttavia preferisco verniciarla con grigio acrilico (nella foto **045** la preparazione), e nella foto **046** ecco il discreto inserimento di una stradina secondaria (i muretti sono della Noch). Nella foto **047** alcune prove di un TEE sullo sfondo il maniscalco e la birreria bombardata. Nella foto **048** l'ampia zona asfaltata nel viale della stazione a Vibaden, uno spazio



foto 047

doverosamente rubato alla ferrovia per dare alla ricostruzione un realistico respiro. Viottoli e sterrati ed anche le strade di campagna non asfaltate possono essere realizzate con finissima ghiaia (polvere) e come si vede dalla [foto 049](#) (di M. Palazzo) il modellista tedesco non ha dimenticato di posare dell'erba nel centro della carreggiata, dove le ruote dei carri non passano.



foto 049

Anche nel plastico realizzato da Franco Spiniello una sua foto ci mostra un sentiero tagliato tra la *roccia... di cartapesta* (foto 050). Nel mio plastico, subito dopo il ponte di ferro, era necessario creare un collegamento tra la zona industriale, comunque dotata di strada asfaltata, anche se tronca, e il deposito locomotive. Disponevo anche di due croci di S. Andrea della Brawa, funzionanti con luce a led rosso/verde. Nelle foto 051, 052 e 053 la realizzazione ottenuta semplicemente incollando con *Vinavil* del cartoncino, cosparso poi di ghiaia micro e riverniciato di bianco acrilico, che col tempo e la polvere, tende a sporcarsi realisticamente.



foto 053

Nella foto 054 di M. Palazzo un'autostrada a 4 corsie in un plastico Märklin da esposizione, con le auto statiche e prive di targa. **E qui debbo dire la mia**: anche se lo spazio abbondasse, si dovrebbe preparare una sorta di circuito nascosto (un anello) e si dovrebbero

utilizzare solo auto e camion (costosi, se pur bellissimi) della Faller Car-System, che si possano muovere *autonomamente*, o si dovrebbe rinunciare del tutto ad una simile assurdità, perché vedere una grande arteria autostradale con auto bloccate in una sorta di *rigor mortis* è veramente penoso. Se non si ha lo spazio per il sistema ingegnoso della Faller, RINUNCIATE! Pensate che prima, per far viaggiare delle auto, si usavano dei tapis roulant, o persino dei dischi LP, i mitici 33 giri, sui quali venivano fissati dei veicoli, che sparendo in gallerie, riapparivano subito poco più in là e che ci si ingegnava a farli girare più lentamente con vecchi giradischi da rottamare. Più sofisticato il sistema per esem-pio applicato in grande stile nel plastico Dagnino, che si basava sul-lo stesso principio delle auto da corsa con guida centrale, una sca-nalatura che comunque rendeva le strade poco realistiche (rileggi il § 4, capitolo sulla tecnica tradizionale). Dopo la critica un buon consiglio: create situazioni in cui l'autoveicolo o gli auto-veicoli siano parcheggiati, o in panne (limate una gomma), insomma fermi. Pensate a quanti interminabili *momenti statici* dobbiamo af-frontare ogni giorno per il traffico caotico!



foto 054

SEGHERIA, BIRRERIA E MANISCALCO

Anche grazie a delle confezioni di ampliamento, come l'articolo 78020 della Märklin, una classica segheria tedesca non manca in un plastico specialmente se si trova in una zona boscosa o al limitare di un bosco. Nel plastico di Vibaden (foto [055](#) di M. Palazzo e [056](#)) ed in quello di Franco Spiniello (sua la [foto 057](#)) le segherie sono entrambe raggiunte da tronchini ferroviari e da carri carichi legname, da lavorare e lavorato.



foto 057

La *birreria bombardata* ed abbandonata, è presente sin dal 1990 in Vibaden 1. Non è proprio usuale, anzi non l'ho vista da nessuna altra parte. La riverniciai con dell'acrilico grigio scuro misto a cenere e ricostruii parte del sottotetto perchè apparisse la nervatura in legno (foto 058). Credo di aver dimenticato se la scatola di montaggio (probabilmente non è in commercio da anni) fosse già predisposta per i buchi sul tetto... dopo 18 anni la mente vacilla.

La casetta a colombage del Maniscalco è deliziosa e presente solo in Vibaden 2 dal 2001 (vedi § 16). Nonostante che sia finita in una zona poco visibile sullo sfondo ovest del plastico è particolareggiata ed immersa in una zona verde che domina la ferrovia. La foto 060 è di Mauro Cozza, mie le foto 059, 061 e 062.



foto 058



foto 060

La Germania è una terra ricca di tradizioni folcloristiche, non per niente la parola Volk (si pronuncia: folch) vuol dire popolo, anche se, per dare a Cesare quel che è di Cesare, il vocabolo deriva dallo Inglese *folk* (popolo) e *lore* (dottrina) per un neologismo creato nel 1846 dall'archeologo W. J. Thoms, e corrisponde oggi al tedesco *Volkskunde*. Pensate alla Baviera ed alla *Oktoberfest* di Monaco, rinomata in tutto il mondo. La Germania è terra di buona birra e gustosi manicaretti... I famosi Wurst, da noi da sempre conosciuti come Würstel, salsicciotti che sono squisiti con i saporiti crauti (Sauerkraut), accompagnati con birra scura. Sarò un sentimentale, ma quando ero fidanzato con la mia mogliettina, 37 anni fa, andava di moda (a dicembre inoltrato!) la cucina tedesca nei pub romani degli anni Settanta. La regola era: annaffiare con buona birra! Dunque si coltivano orzo e luppolo, per la fabbricazione della loro eccellente birra, patate (Kartoffel!) cipolle e Kohl (cavoli: e pare che la stampa per questo prendesse in giro l'ex Cancelliere...!).

Si allevano maiali e bovini, razze da latte famose, anche se non proprio d'origine tedesca, quali la Frisona nella Sassonia, nella Frisia (tedesca) e Baviera, o quelle da carne e latte come la pezzata rossa, chissà perché, chiamata... Simmenthal (vedi le [foto 063](#) e [064](#) di Franco Spiniello).



foto 063

Quando si attraversa la Germania in treno si stenta a credere a quanta campagna coltivata, a quanti pascoli verdi si siano salvati dall'industrializzazione, per ora... Grazie ad una saggia politica di sfruttamento (basata sul turismo e il prelievo forestale controllato) resiste ancora la mitica Schwarzwald, la foresta Nera, tanto temuta dai Romani. Da quella spina nel fianco l'Impero non si salvò: una foresta che fa paura anche oggi, con i suoi 160 km di vegetazione ininterrotta rimasti, e che duemila anni fa doveva essere ancor più vasta e tenebrosa. Calcolate che le prime penetrazioni celtiche (Germani) lungo la valle del Reno, iniziarono ai tempi Repubblicani di Mario e Silla e più tardi persino Caio Giulio Cesare nel 55 a. C. dovette misurarsi con le prime spinte espansionistiche di quei popoli e che la Selva Nera è anche la culla del Danubio e del Neckar (per citare i fiumi più noti) altre direttive aperte per i Barbari (stranieri). Foresta *Nera*, per la presenza di faggi e abeti che rendono scurissima la vegetazione, arroccata su cime per altro superiori di non molto ai 1400 m. Con gli anni conto di infittire molto gli abeti sulla mia galleria, ma pensando alla Schwarzwald so che ce ne vorrebbero ben più dei 300 posati, per ora!

Chiusa la parentesi storico-geografica torniamo a parlare di *campagna*. Nei grandi plastici i realizzatori teutonici riproducono la realtà con dovizia di particolari, mucche, maiali e pecore sono di prammatica (vedi la foto 065).



foto 065

Non mancano le Serre per la coltivazione di fiori ed ortaggi pregiati, dato il clima rigido nord europeo (vedi la foto **066); e non mancano prati verdi (vedi la foto **067**), a volte quasi assurdi: infatti in quella foto sembra che abbiano seminato il grano persino sotto una stazione! Molto più plausibile la situazione nella foto **068**, anche se, a dirla tutta, sembra una zona tirata... via (a Merklingen, tuttavia, un'equipe di modellisti lavora costantemente per la manutenzione e le migliorie), queste immagini sono state scattate nel 2003 da Marco Palazzo.**

A Vibaden, ho semplicemente rinunciato alle zone di campagna: per mancanza di spazio! Come, dirà qualcuno, in almeno 25 mq di superficie... bene, un angolo con una fattoria c'è e mi fa da sfondo nella zona est (vedi le foto **069 e **070**) e già ha comportato, quando la costruì 15 anni fa, un lavoro di ricostruzione con *vera* paglia del tetto... di plastica. Un altro spicchio di pascolo c'è, ritagliato dopo la galleria all'uscita est (foto **071**) qui in basso.**



foto 071

Avrei voluto tanto quei stupendi nuovi campi coltivati con girasoli in scala, grano, mais e persino ortaggi (veri oggetti d'arte della miniaturizzazione Bush), ma, tra Vibaden e Merklingen ci sono 375 mq di differenza (si intende di superficie a vista), scusate, ma non è poco, e se vedete le foto 072, scattata nell'enorme plastico tedesco, e 073, 074 sempre di M. Palazzo, scattate queste a Vibaden 3, seppure durante le ultime fasi di lavorazione, le cose vi saranno chiare: lasciare spazi non vuol dire *sprecare* spazio, ma *riprodurre* la realtà dello... spazio!



foto 072

Non ho voluto, come per esempio in un plastico Märklin da esposizione, intrappolare fattorie (vedi la foto 075 di M. Palazzo) tra due linee di binari sopra e sottostanti, ci mancavano solo un paio di cavalcavia ed un aeroporto!



foto 073

STAZIONI, BANCHINE E FERMATE ROMANTICHE

Il **FABBRICATO VIAGGIATORI (F.V.)** e le **BANCHINE** non sembrano essere delle scelte cruciali, ma lo sono. Senza seppellirvi in inutili numeri di catalogo, avrete già visto, da tante foto inserite nella Cartella (n. **4, 6, 12, 19, 22, 25, 31, 48, 78, 96** e **125**), una carrellata di edifici grandi e piccoli, banchine larghissime e strette, lunghe e corte. La scelta è personale e legata alla tematica scelta: a Merklingen si può ben dire che hanno scelto di riprodurre la realtà in scala H0 senza compromessi, beati loro. A Vibaden ho scelto una stazione passante media sui 650 m (nella realtà). Franco Spiniello nel suo romantico impianto la tipica mini fermata romantica bavarese. Tutte e tre le soluzioni sono corrette, assurdo invece collocare una stazione sopra un'altra, dietro un'altra, accanto ad un'altra!

Senza spazi adeguati si creano quei “plastici panettone” tipici degli anni Sessanta che vengono presentati nelle riviste anche oggi come curiosità, ma non come modelli da seguire.

Una nota tecnica riguarda la banchina. Grande o piccola la banchina, scoperta o dotata di **PENSILINA**, deve essere posizionata e collaudata sia nella parte bassa (interazione binario/rotabile) per evitare che i carrelli di alcuni rotabili possano colpirla e rovinare dei preziosi aggiuntivi, sia nella parte aerea (interazione con organi della linea aerea!). Elementare? Non tanto: ho scoperto che alcune carrozze pilota, alcuni carri, come quelli delle fonderie (vedi la foto **092**) ed alcune locomotive dotate di imponenti gruppi cilindri (come le Br 18) possono risultare pericolosamente fuori sagoma, basta un millimetro. Soprattutto i pantografi debbono essere verificati (leggi comunque il § 15) si può dire tipo per tipo. Particolare attenzione per i pantografi mobili, che potrebbero, alzandosi ed abbassandosi, incastrarsi e rovinarsi del tutto!

Per quanto riguarda la proliferazione di stazioni e fermate, anche in questo caso per Vibaden 3 è stata scelta la strada del *non expedit*, non conviene, nel senso che le soluzioni, a parte quelle forzate, avrebbero comportato la collocazione di una mini stazione che si sarebbe potuta comunque raggiungere, sia prima, che dopo la grande Rivoluzione Industriale, facilmente a... piedi, o, al massimo, con un carretto a cavalli (per fare 400 metri non si smuovono dei capitali, né tantomeno, dei Capitalisti). La galleria della Nebenbahn (foto **076** di Marco Palazzo), dovrebbe portare a... ma dove avrei collocato la stazione d'arrivo? Forse... sopra il ponte ad arco?

Chi invece deve creare un ambiente idilliaco rurale, lontano dai veleni dell'industrializzazione si goda queste belle foto **077** e **078** di M. Palazzo, le **079**, **080** e **081** di Franco Spiniello. Infine una nota curiosa ed inquietante, certamente mai apparsa in nessun libro specializzato prima d'ora. Qualcuno dirà: “Ma perché, Gian Piero, non ha messo già *i due punti*?”... semplicemente perché serve un breve antefatto. Nel 1979 mia moglie, dopo un Concorso, entrò, di ruolo, nel mondo dell'Insegnamento. Fu, pur mamma di due bimbe, spedita in uno splendido paesino toscano, nella zona del monte Amiata, Abbadia S. Salvatore; la famiglia si frammentò ed io non ebbi certo modo di pensare al mio hobby preferito, ma ero sempre un appassionato e la mia neo Professoressa, mi fece una sera ve-

dere un libro di testo di Geografia, adottato dalla sua Classe. Lei aveva notato delle foto di una grande stazione tedesca, di cui non ricordo il nome, ma anche un cartello fotografato e spiegato nel testo, che l'aveva negativamente colpita.



foto 081

Il cartello, multilingue, era posto all'ingresso della stazione ed era oltre che in tedesco, inglese ecc anche in greco, portoghese, spagnolo, in due lingue slave, in turco e... in un pessimo italiano! Sulla correttezza linguistica del testo, per esempio in turco, non mi pronuncio, perché di quella lingua conosco solo 3 parole comunque sufficienti per non morire di sete (*Su* = acqua), di fame (*Bu* = questo, parola utile per indicare il cibo!), e, per non essere tacciato di ingratitudine, so anche come si pronunzia la parola grazie, ma non come si scriva. In Italiano, lo scritto suonava (o stonava?) più o meno così: “Caro Emigrante, sei invitato a non entrare (nota dell’Autore: *con le tue valigie di cartone e le forme di pecorino*) in Stazione se non 5 minuti (!) prima della partenza (nota dell’Autore: *che di certo avverrà con assoluta precisione teutonica*) del tuo treno, i

trasgressori verranno puniti eccetera eccetera. Il divieto, poi, si estendeva anche a chi dovesse at-tendere un parente emigrante in arrivo. Commenti? Meglio di no! Consiglio la lettura attenta del libro del giornalista Vittorio Zucconi “Stranieri come noi”. Vedi in calce la Bibliografia.

ZONE INDUSTRIALI

Tanto per non smentirmi: a Vibaden non ci sono miniere con tanto di ammucchiate archeologiche sotterranee riprodotte. Ho pensato che, almeno in periferia, magari a rovinare la zona del laghetto e della Chiesa, qualche *disinteressato* industriale abbia avuto il permesso di piazzare un tipico capannone magazzino, come succede dovunque, ma più di tanto non si concede al realismo negativo (foto 082). Dalla foto 083, (084, 085) alla 088, tutte di M. Palazzo, vari spettacolari scenari a Merklingen e in un plastico espositivo. Consiglio: fatevi due calcoli, non renali per l’amor di Dio! O il plastico o la Fonderia, o il plastico o il cementificio!



foto 084



foto 085

SCALO MERCI

Tranquilli, ecco un argomento che farà contenti tutti: grande o piccolo uno scalo per il trasbordo ed il carico delle merci ci vuole, in ogni plastica. Se, agli albori della ferrovia, non erano chiari né gli scopi né i risultati dell'invenzione, figuratevi quanto ci sarà voluto prima che si pensasse di separare l'edilizia di supporto al treno. Fatto si è che ad un certo punto lo scalo ibrido divenne impensabile (ce la vedete *Milady*, con le vesti fruscianti, sbarcare vicino a bovini e suini?): nacque allora, per le merci ingombranti, lo Scalo vero e proprio. E se i fermodellisti italiani, che si siano occupati di ferrovia di Casa loro, sono stati letteralmente costretti ad usufruire dell'inflazionato, perché praticamente unico, modello della Rivarossi (abbinato a Pergine, una stazione del nord Italia, nella Valsugana), i colleghi tedeschi facevano, nei loro forniti negozi, letteralmente "la conta" e sbadigliavano solo se sbagliavano *a contare*. A parte decine di microscali (Lagerhaus), che

arrivano quasi ogni anno nei cataloghi delle novità Faller, Kibri, Vollmer, Heki ed Auhagen (solo per citare i più noti), vi sono degli edifici classici che si trovano in molti plastici magari vi sono sfuggiti ad un primo esame delle foto. Quando fu pronta la prima versione di Vibaden correva l'anno 1993 e già da un paio prima avevo assemblato il deposito che vedete nella foto **089** di M. Palazzo, immortalato dal mio amico milanese però nella sua seconda sede (Vibaden 2).



foto 090

Una foto della sua primitiva collocazione è nel libro di Adriano Cioci (vedi la Bibliografia in calce) dedicato alla Ferrovie umbre, comprese quelle modellistiche! Nella terza versione lo scalo della Kibri, che andava per la maggiore nei primi anni Novanta, è stato riadattato e corredato di un'ampia zona a sinistra con 4 binari tronchi, di cui uno dotato di piano di carico ed un altro di sagoma limite gialla internazionale, 3 tronchini per mezzi di servizio e loco e una piccola *asta di manovra* che facilita le operazioni di smistamento proprio nel binario dello scalo (foto **090** di M. Palazzo), tutti i rotabili ricalcano i

primi anni Cin-quanta. La Glaskasten, ferma al semaforo con 4 carrozze romantiche, sta per ricevere il via libera verso la galleria della linea secondaria. Nella foto **091** la realizzazione di una ringhiera antinfortunistica per i lavoratori dello scalo, realizzazione semplice e povera: paletti con diametro minimo (realizzati con avanzi della filatura Sommerfeldt) e refe di derivazione navale. Nella foto **092** le prove con un carro fonderia per la sagoma limite nel tronchino interno dell'edificio e nella foto **093**, di M. Palazzo, una Br 80 traina dei carri sull'asta di manovra, in primo piano un trattore stradale DB traina un vecchio carro FS Italia alla luce calda del tramonto. In tanti plastici visti in foto, o di persona, chi si dedica alle ferrovie tedesche o austriache usa spesso gli stessi caseggiati merci: già, ma vi sarà sfuggito, nella foto di questa cartella, la **083** di Marco Palazzo, sullo sfondo a sinistra, accanto al ponte trasbordatore, lo stesso edificio merci usato da me a Vibaden, è, a sua volta, stato utilizzato dai modellisti tedeschi. Nelle foto **022** e **025** un delizioso scalo minimo nel plastico di Franco Spiniello, accanto ad una gru di carico, articolo storico 7051 Märklin. Nella foto **094** un medio scalo in una delle stazioni di Merklingen, nella foto **095** un piccolo scalo in curva sullo sfondo di un plastico dimostrativo Märklin ed infine nella **096** scattata ancora a Merklingen un grande scalo con TIR e bottiglie di birra fuori scala, ma non per errore: sono al vero trainate per scopi pubblicitari da trattori stradali... che non si farebbe per far bere un goccio in più! Tutte le immagini di Marco Palazzo.



foto 096

ANGOLO CITTADINO

Sarebbe impensabile ricostruire in scala persino un paesino! Anche vi abitassero solo 400 persone, non sarebbero sufficienti 60 caseggiati, più gli annessi. Sì, finalmente ve ne siete resi conto: siamo una Specie molto invadente e *distruttiva* per l'ambiente e da un paio di milioni di anni... mese più mese meno! Ergo, solo enormi impianti, come ad Amburgo, possono permettersi il lusso di ricostruire, in scala, persino il quartiere delle darsene dove sorge al vero il *loro* plastico.

Una cittadina di 4000 abitanti potrebbe, grazie a medi condomini, limitarsi a 250 caseggiati... impossibile affrontarne la realizzazione sia in termini economici che in quelli di spazio, per un privato, Paperon dei Paperoni escluso. Non parliamo della grande cura necessaria per assemblare, preverniciare ed installare 250 case... e il tempo.

Consigliare di non mettere neanche una panchina, nei pressi della stazione principale è esagerato. Unica cosa sensata sarebbe forse una ferrovia "passerella", dove far solo transitare vari convogli, ma come rinunciare ad una fermatina e a qualche bell'edificio nord europeo?

Non ci si rinuncia, ma si sta con i piedi per terra e si realizza un... angolo cittadino, una porzione che nell'immaginario modellistico prosegue... prosegue e basta ed io sono solito dire a chi si meraviglia

delle interruzioni spaziali di strade e paesaggi: “Da qualche parte il mondo (in miniatura!) deve pur finire”. La cura per il particolare invece deve essere assoluta, niente edifici sollevati dal terreno, che con le illuminazioni interne fanno filtrare luce! Importante sarebbe invece fissare l’edificio perfettamente ed utilizzare o luci led senza manutenzione, o prevedere l’allontanamento di parte del tetto o consentire la sostituzione della luce dal basso: a questo proposito la Rivista Märklin ha preparato un numero speciale sulla posa dei binari C, in edizione italiana (!) grazie all’interessamento dell’Importatore Vittorio Bisotti della Sticktoy®, e nel manuale ci sono esempi pratici sulla posa e la manutenzione delle luci domestiche! Sul posizionamento si può anche operare con silicone acrilico grigio scuro che aderisce come una guarnizione, impedendo, in caso di illuminazione, il fastidioso effetto luce. Niente case dunque che fanno di plastica, ma prima dell’incollaggio ripassare con colori tenui acrilici (intonaco europeo, bianco opaco ecc) le superfici semilucide delle pareti. Dove possibile, ne ho realizzati anche a Vibaden, arredate gli interni con uffici, ma non vi sbizzarrite troppo nello sviante e pecoreccio bordello con signorine “mobili” (Viessmann)! La scelta è infinita: si va dalla cabina di manovra con banchi luminosi, ad allegri bevitori di birra che alzano il calice, ad uffici informatici con Monitor illuminati e potrei parlare di nuovi edifici sino al prossimo anno, salvo aggiornare il tutto alla prossima Fiera di Norimberga 2008! Strade e lampioni? Per tutte le tasche. Semafori che funzionano (ne ho un paio a Vibaden della Bra-wa) e segnaletica di tutti i tipi, nonché panchine, monumenti belli e pronti (non come quelli di Vibaden fatti con le sorprese degli ovetti Kinder!) ed automobili e camion e carretti e personaggi che animeranno la città, i suoi mercati, le sue piazze... le ultime confezioni della Preiser, reclamizzate spesso sul Märklin Magazine, sono in serie esclusive e dipinti in modo eccellente e c’è veramente di tutto: da chi aspetta di telefonare e si spazientisce per l’attesa, prima certo della diffusione universale dei *cellulari*, alla famiglia araba (emigrante) con donne velate, all’inviperita corpulenta signora tedesca, che prende ad ombrellate il marito ubriacone e, *in visita*, a signorine svestite! Titolo della confezione 10346? *Gefährvoller Heimweg*, traduzione più o meno libera “un pericoloso rientro a casa”, ai Geometri agrimensori (Landvermesser) che stanno per cancellare altro verde o a nonni chini ad ammirare stupendi biondi nipotini sui moderni passeggini... ecc

Vedi le foto:

- 097 – impalcatura di travi di legno su cui poggia la porzione cittadina
- 098 – dopo la posa dell'asfalto si collocano gli edifici
- 099 – terminata la fase di collegamento elettrico si fissa il pannello
- 100 – visione dall'alto Epoca III a (leggi § 16) a lavori quasi terminati
- 101 – mille particolari auto realizzati, come cartelli pubblicitari
- 102 – Quartiere visto dall'alto
- 103 – visione opposta con monumento e giardino piccolo
- 104 – il giardino con la fontana
- 105 – il quartiere realisticamente ampio
- 106 – la periferia bombardata ambientata nell'epoca III a
- 107 – panoramica dall'aereo della periferia con il Bw
- 108 – si ricuciono le ferite della guerra
- 109 – la zona bombardata riguarda edifici e ferrovia
- 110 – il distributore Shell poco frequentato nell'epoca III
- 111 – il viale della stazione in via di completamento
- 112 – la zona est del viale della stazione
- 113 – parcheggi per poche auto salvate dalla guerra



foto 101



foto 103



foto 104



foto 105



foto 109



foto 110

- 114** – nel chiosco bar ad est una foto che mette in risalto la ghiaia
- 115** – un pollaio in città, nel primo dopoguerra
- 116** – le sbarre del PxL alzate e le auto attraversano la stazione
- 117** – signorine di poca virtù, attendono clienti nella zona industriale!
- 118** – una signora virtuosa corona il suo sogno d'amore!
- 119** – nel plastico Märklin una banda cittadina attraversa il centro
- 120** – sempre nello stesso impianto un Gaucho (?) attraversa la strada
- 121** – angolo città, nel plastico della vecchia sede del Museo Märklin
- 122** – la zona periferica del Bw nel plastico del Museo Märklin
- 123** – a Merklingen vista, dalla zona Bw, della città sullo sfondo
- 124** – Pizzeria del Museo Märklin, verniciata malamente
- 125** – vista di caseggiati dalla zona stazione di Merklingen
- 126** – parco dei divertimenti con l'immane ruota panoramica

Le foto **105**, **106**, **109**, **110**, **112**, **114**, e da **119** a **126** sono di M. Palazzo.



foto 115

Naturalmente, e se ne parla anche nel § 16 nel sotto capitolo Vibaden (Impianto Camaleonte), per non rinunciare al realismo è meglio usare edifici di tipo mitteleuropeo, già presenti negli anni pionieristici della



foto 116



foto 117



foto 118

nascita della ferrovia, alcuni dalla facciate tanto strette da sembrarci case di bambole: in realtà lo strano stile sembra sia dovuto all'eterna battaglia tra tasse e contribuenti esasperati e alle contromisure che, se le prende un napoletano è *un...*, se le prende un olandese, è *un'altra cosa*, chissà perché: consiglio ancora di leggere il libro di Vittorio Zucconi "Stranieri come noi"; per farla breve, le tasse sugli immobili venivano basate sulla metratura delle facciate, perciò case strette e lunghe, poche tasse. Per quanto riguarda i tetti, di stile tedesco, svizzero, od olandese, sono molto appuntiti ed il motivo è facilmente riconducibile alla necessità di scaricare il peso della neve su superfici meno ampie possibile.



foto 122



foto 123



foto 125

Ultimo capitolo di questa maratona sulla paesaggistica.

Tutto quanto è stato prima detto per l'accessorio (*Zubehör*) inutile, in plastici o diorami troppo piccoli, è senz'altro da confermare ancor di più per chi si volesse accingere a realizzare con sistemi casalinghi o modellistici un fiume, un lago o... l'oceano!

Per quanto possa sembrare strano il miglior laghetto che abbia costruito era fatto con uno specchio di una vecchia toletta!

In quegli anni, nel 1974, avevamo, per affetto, un gallo livornese in casa! Era un bestione di 75 cm d'altezza, che si chiamava Pulcio ed aveva molta libertà di rientro dai terrazzi dell'appartamento (in un paesetto, oggi quartiere dormitorio, di Perugia) dove abitavamo appena sposi con mia moglie. Un bel giorno saltò, sotto i miei occhi terrorizzati, sul piccolo plastico da poco costruito e, per la verità senza danneggiare nulla, scavalcò accuratamente la vecchia linea aerea Märklin, grossolana e quindi ben visibile e si diresse, mostro alto più di 65 metri, senza indugio a... bere! E quanto ci rimase male quando, convinto di placare la sete con una sorsata deliziosa, sbatté ripetutamente il becco... sullo specchio! A quel punto, io divertito, il gallo indispettito, con calma lo sollevai delicatamente, era come un gatto di casa, e lo portai in cucina a bere veramente! Mi fece un bel complimento il pennuto *urlatore*, almeno visivamente l'inganno era perfetto.

Oggi i metodi sono diversi e lo specchietto (forse) fa sorridere e ci ricorda i tempi, mai dimenticati, dell'allestimento del Presepe, momenti *magici* di collaborazione familiare. Noi modellisti abbiamo dei pannelli trasparenti ondulati che possono essere montati, come a Vibaden nell'unico laghetto delle terme, vicino alla statua dell'elfo Vinz ed accanto alla Chiesa, sopra un contenitore profondo qualche centimetro, verniciato di azzurro o verdolino, con piante acquatiche ancorate sullo sfondo... un ottimo effetto di profondità. La riva viene realizzata a gusto personale, con l'accortezza di non creare stacchi violenti tra terra ed acqua, ma dovrebbe essere un dolce passaggio tra la vegetazione terrestre e la palustre. L'imbarcazione è stata limata e sembra immersa. Le foto **127**, **128** e **129** danno un'idea del risultato.

Corsi d'acqua di una certa grandezza possono essere realizzati con resine colorate, leggi poi, come nella foto **037 scattata a Merklingen, e pannelli, come nella foto **038** scattata in un impianto dimostrativo Märklin (le foto sono di M. Palazzo), non mancando di spolverare ogni tanto l'acqua!**



foto 129



foto 130

I metodi professionali (non si sa poi chi lo abbia stabilito) e costosi, comportano l'uso di resine da acquistare nei negozi di modellismo, che hanno un ottimo aspetto finale, ma, di contro comportano un'accurata lavorazione, essendo esotermiche (solo durante la fase di solidificazione) e certo da non lasciare a portata di bambini o... galletti! Se utilizzate per fiumi, o laghi di una certa grandezza, la temperatura può essere così elevata da incurvare supporti plastici: seguite, per favore, le istruzioni del Fornitore **ALLA LETTERA!** Ruscelli, con cascatelle ribollenti hanno bisogno di una certa pratica, ampi e calmi specchi d'acqua, di laghi e bacini idroelettrici, solo di gusto e spazio (vedi la foto 130 di M. Palazzo). Nelle foto 131 e 132 due momenti della realizzazione di un piccolo specchio d'acqua, con un metodo tradizionale senza resine, le foto sono di Franco Spiniello. ☐

§ 12.

PXL PASSAGGIO A LIVELLO

(52 foto nella omonima cartella)

La storia ferroviaria è stata, tanto per cambiare, macchiata di sangue, sia durante le realizzazioni delle linee e sia addirittura nel primo giorno di inaugurazione dell'esercizio! Naturalmente si parla dell'Inghilterra del 1830: narrano le cronache che durante il primo viaggio inaugurale ad inviti, per le massime Autorità, tra cui il duca di Wellington (il vincitore di Napoleone), la Rocket (le loco erano chiamate per nome!) spaventò a tal punto uno dei sostenitori (ironia!) della ferrovia, che costui cadde sotto le ruote del convoglio, da cui era sceso, trainato dalla Northumbrian, si amputò una gamba e nonostante fosse trasportato in ospedale dallo stesso Stephenson, che si era messo al comando della Rocket, in tempi per allora brevissimi, morì la sera stessa. Era il 15 settembre 1830.

Da allora gli incidenti non si contarono più: mancava l'esperienza, una segnaletica adeguata e la capacità di valutare velocità superiori a 50 km/h. Quando i contadini d'allora vedevano un treno, oltre a convincere le loro vacche e i loro cavalli a non morire d'infarto, dovevano valutare in quanto tempo il convoglio sarebbe piombato sulle greggi e non c'erano esperienze precedenti, e se c'erano, erano valutazioni del tutto inadeguate alla velocità "moderna"! Pian piano fu chiaro che vedere e mettersi in salvo erano due verbi da coniugare in gran fretta, ed anche le Autorità corsero ai ripari preparando zone di attraversamento stradale per carri e carrozze. Certo una vaporiera si sente (e come!) a parecchie centinaia di metri di distanza e allora non c'erano molti suoni nelle campagne di tutta Europa, ma il panico fa brutti scherzi e causa vittime.

Per oltre 70 anni i treni a vapore, poi, non sentirono il frastuono dei motori a scoppio (a parte quelli degli inventori eccentrici) e ai passaggi a livello si arrivava a piedi o con mezzi lentissimi, se paragonati al treno, trainati da cavalli o buoi.

Quando al volgere del secolo si affacciò prepotentemente il trasporto su gomma fu necessario prendere convincenti misure di sicurezza non solo nella segnaletica ferroviaria, che stava facendo passi da gigante, ma anche per quella ibrida strada-ferrovia.

Il passaggio a livello è il punto d'incontro tra i due mondi: quello ferroviario che deve avere la precedenza per la nota impossibilità a procedere a vista per le frenate e quello stradale che deve avere la certezza di poter attraversare a raso senza rimetterci le lamiere o peggio. Da questo concetto nasce l'idea e, se vogliamo, la sua eliminazione. Nel senso che con l'aumento vertiginoso della velocità in automobile prima, fermato dal bagno di sangue che sconvolse la Europa negli anni Sessanta, e delle ferrovie poi, pensiamo ai 300 km/h dei TGV ed ICE vari, ci si è resi conto che, tranne per limitate realtà locali, il passaggio a livello deve essere bandito da una programmazione su linee anche a media velocità. Questa idea era già presente in epoche in cui nasceva la televisione italiana: Valter Molino mi sconvolse quando, da bambino, sulle tavole della Domenica del Corriere disegnava una vaporiera esplosa contro un camion nel classico, e non raro, incidente ad un passaggio a livello!

E gli stranieri, pontificando sul malcostume di guida di noi italiani, parlavano, non scherzosamente, del cosiddetto "stallo all'italiana", termine preso a prestito dal gioco degli scacchi, in cui si ipotizzava che, a sbarre abbassate, due italici automobilisti *furbi* pensassero, contemporaneamente, di scavalcare la coda che sempre si formava: riproducete la situazione sul vostro impianto e fatevi una risata! Al sottoscritto è accaduto, ma uno dei *furbi* non ero io, lo giuro!

Negli anni Settanta già si parlava in Italia di migliaia di attraversamenti eliminati e per quelli restanti di automatizzazione.

Quelli che rimangono ancor oggi sono sempre pericolosissimi, chi non ha mai visto auto strette (!) in coda sulle rotaie? Ho vissuto in un paesetto attraversato da vari passaggi a livello e vi potrei raccontare di morti ed incidenti avvenuti anche nel 2006, parliamo del lato modellistico... è molto più rilassante.

IL PASSAGGIO A LIVELLO NEL MODELLISMO

Un plastico senza un passaggio a livello è inimmaginabile, intendiamoci, forse è l'elemento scenico meno realistico e per vari motivi: le auto, sono statiche (vedi la mia foto 001), per non parlare dei carri e carretti a trazione animale che nessun sistema, per il momento, fa trotolare realisticamente oltre il binario. Unica eccezione è quella, stupenda, della Faller Car System, che produce un sistema a guida



foto 001

magnetica che consente addirittura ai veicoli di fermarsi quando le sbarre sono calate e ne permette la partenza soltanto se il treno è passato. In un numero speciale del Märklin Magazine, sulla posa dei binari “C”, un intero capitolo è dedicato alla posa della guida magnetica sottostradale ed alle complicazioni che comporta!

Comunque sia, il fascino del campanello e delle sbarre colorate che si abbassano (foto **002), resta un elemento quasi magico da non sottovalutare e, se ben realizzato il passaggio a livello è veramente suggestivo.**

Quasi tutte le marche produttrici di edifici ed annessi hanno, od hanno avuto, in catalogo un P. a L.: cercate nei depliant della Faller e troverete l'attraversamento con sbarre di cui alle foto **003**, **004**, **005** e **006** di Marco Palazzo prese nel corso degli anni nel vecchio Vibaden 2. Tecnicamente il meccanismo era semplice: le sbarre venivano abbassate a mano, tramite carrucole! Questo perché il passaggio a livello era stato utilizzato per una *italianizzazione* poi miseramente abbandonata. In realtà le sbarre Faller sono di tipo auto- **matico**, **ma rapido e non realistico a ghigliottina... zac!**



foto 003

Altre ditte quali la Kibri, la Bush hanno in catalogo manufatti più o meno realistici, solo la Märklin, da sempre, ha vari passaggi come l'articolo solo meccanico 457 B, dal costo ragguardevole di £ 2900 nel 1955 (il prezzo del biglietto dell'autobus era circa di £ 10/15!) e dell'automatico 459 MG, dal prezzo FARAONICO di £ 8750!

Naturalmente con gli anni cambiarono i numeri degli articoli: il primo in 7390 (il prezzo calò sino a £ 2280!), il secondo che era elettromeccanico e azionabile a distanza dal treno, divenne il mitico 7192 ed il prezzo era *precipitato* a £ 6240! Costo tuttavia notevole, che corrispondeva a una super *mangiata* per 2 persone in un ristorante di lusso.

Con l'arrivo del binario sintetico K, anche il passaggio a livello fu modernizzato e divenne a semibarriera, tutt'oggi a catalogo con il numero 7592, poi lo stesso modello fu adattato al nuovo binario C (1996/97) con il numero 74920. Un giudizio su questi ultimi prodotti è imbarazzante da fornire: puliti, corretti e ben funzionanti, ma inesorabilmente poco realistici. Nel plastico realizzato da Franco e Paola Spiniello, su commissione, loro le foto da **007 a **(009) 011**, si**

osservi la cura e la precisione che ha profuso il modellista nell'amalgamare senza sbavature il 74920 con l'ambiente. Ciò non toglie che le semi-barriere sarebbero adatte solo ad epoche recenti.



foto 007



foto 009

Improvvisamente, nel catalogo Märklin 2002/2003 compare a pag. 296, nella edizione italiana, una notizia bomba: dopo decine d'anni di fossilizzazione sugli articoli già citati, arriva il nuovo passaggio a livello con barriere lunghe e ben 4 croci luminose! Foto e numero 74922. Completamente montato, persino delle protezioni a griglia che al vero funzionano per gravità! Sembra un sogno e subito mi precipitai ad ordinarlo... Chi l'ha visto? Nel catalogo dell'anno seguente scomparso, dimenticato, estinto! Di questo articolo non più una sola parola; mi venne così in mente un precedente altrettanto clamoroso: a pagina 63 del catalogo generale del 1969 un annuncio a dir poco *rivoluzionario* che avrebbe sconvolto il mondo delle automobiline teleguidate da regolatori a pressione, la nascita del Märklin Sprint Elettronico! In quegli anni i trenini *sudarono* freddo, perché la concorrenza delle auto da corsa, il mondo delle gare e i Centri corsa, aperti a decine per esempio a Roma, mise in serio pericolo il giocattolo treno ed il suo mondo, ancora troppo immaturo dal punto di vista tecnico (il digitale arriverà dopo oltre 16 anni) e, udite, il Märklin Sprint Elettronico eliminava, secondo la presentazione, persino l'ultimo cordone ombelicale che ricordava i binari: non ci sarebbero state guide sulla strada e tutto sarebbe stato gestito da... inutile parlarne, il sistema non fu messo mai in produzione, i centri corsa con gli anni chiusero uno dopo l'altro, la *meteora* automobilistica passò (pur rimanendo un hobby praticato), e noi oggi parliamo di treni.

Una seria realizzazione, sia dal punto di vista tecnico che modellistico è quella della ditta Brawa, che non solo riproduce un passaggio con 2 sbarre ad abbassamento lento, con un delizioso campanello, ma fornisce istruzioni storiche dettagliate sulla segnaletica fine Ottocento, sino ai giorni nostri! Tutto ovviamente in stile bavarese o tedesco, anni Trenta/Cinquanta/Sessanta ecc. Quando il modellista apre l'agognata confezione viene, di norma, prima ricoverato alla Neurodeliri. Tirate un sospiro, sopportate il primo impatto stoicamente, raggiungete velocemente la pagina con le istruzioni nella vostra lingua madre e, con calma e l'aiuto di tre camomille: leggete accuratamente le istruzioni, che consiglio di riscrivere per meglio assimilarle.

Superato infatti il primo momento e l'impulso suicida (vedi la **foto 012**) il malloppo, comunque complesso, comincerà a chiarirsi. Ed in particolare richiamo la vostra attenzione sulle **foto 012** e **013**: in ambedue in basso a destra si mette in evidenza il cuore del meccanismo, tra l'altro abbastanza pericoloso in estate perché tende a scaldarsi: è un reostato che rallenta l'abbassamento di una sbarra, ergo, ce ne sono 2 e vanno regolati... in primavera!! La fine regolazione avviene facendo scorrere il cursore (collegato ad un filo blu completamente a destra in **foto 013**) più o meno sul lungo elemento metallico, inutile dirvi a destra o sinistra, in quanto è relativa la posizione, ma con poche prove si capirà dove dovrà essere lasciato, e non toccato, per consentire un lento abbassamento e rialzamento delle sbarre. Il corpo ceramico bianco serve per disperdere il calore. Perché in primavera?!

Semplice, se lo fate:

- a) in estate con il caldo la sbarra tende a velocizzare i movimenti
- b) in inverno tutto rallenta e, a volte le sbarre non si chiudono

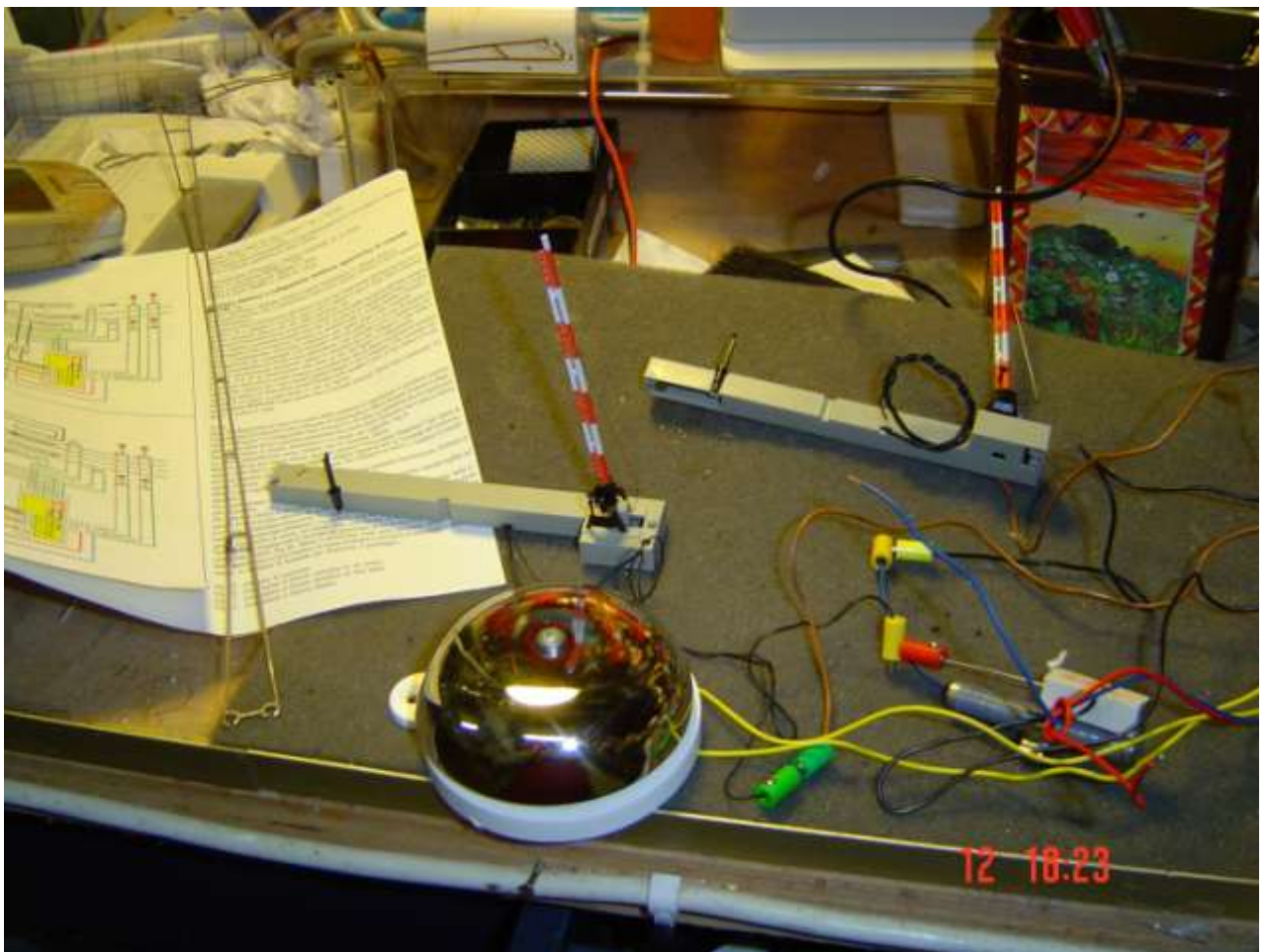


foto 012



foto 013

Meglio quindi effettuare la regolazione nella stagione intermedia, al massimo tra giugno e settembre le sbarre si abbasseranno un po' troppo rapidamente e in dicembre/febbraio si chiuderanno dopo due minuti, ma l'operazione tuttavia andrà sempre a buon fine e non rischierete di vedere le sbarre per 10 minuti a mezz'asta.

Delizioso il rintocco automatico, ripetuto per ben 9 volte, del grosso campanello (vedi la [foto 012](#)).

Superfluo dirvi che la Brawa prevede tutto: potete, come ho fatto io, chiuderlo a vostro piacimento o lasciare che siano i convogli stessi ad azionarne la chiusura. Trattandosi nel caso di Vibaden 3 di un passaggio prossimo alla stazione, avrei rischiato di vederlo chiuso per il 99% del tempo, se fosse stato collegato a pedali automatici, ma se posto in una tratta di linea a semplice o doppio binario, può esser conveniente avere le mani libere per altre attività. Nella [foto 014](#) si è già iniziato a riordinare la matassa dei fili, fissando il relais sul sottoplancia. Naturalmente gran parte dei fili sono già saldati dalla

Brawa, a noi rimane solo il compito di scegliere il tipo di chiusura se automatico o manuale, ed il tempo di rallentamento delle sbarre con l'operazione prima descritta, e collegare eventuali pedali e/o pulsanti manuali al trasformatore a 16 volt c.a. alla centralina della **foto 014**. Nello spazio davanti al relais troveranno posto i reostati, mentre il pulsante beige chiaro è ad impulso e lo ho trovato nelle vecchie leve Roco degli anni Settanta come comando ideale, il pulsante grigio toglie totalmente corrente al sistema ed è in alternativa al comando che può essere gestito anche dalla plancia. Pian piano si prepara con carta adesiva il piano di attraversamento, nel mio caso complesso ed obbligato per sfruttare al meglio lo spazio d'ingresso dal lato est di Vibaden 3 (**foto 015**).

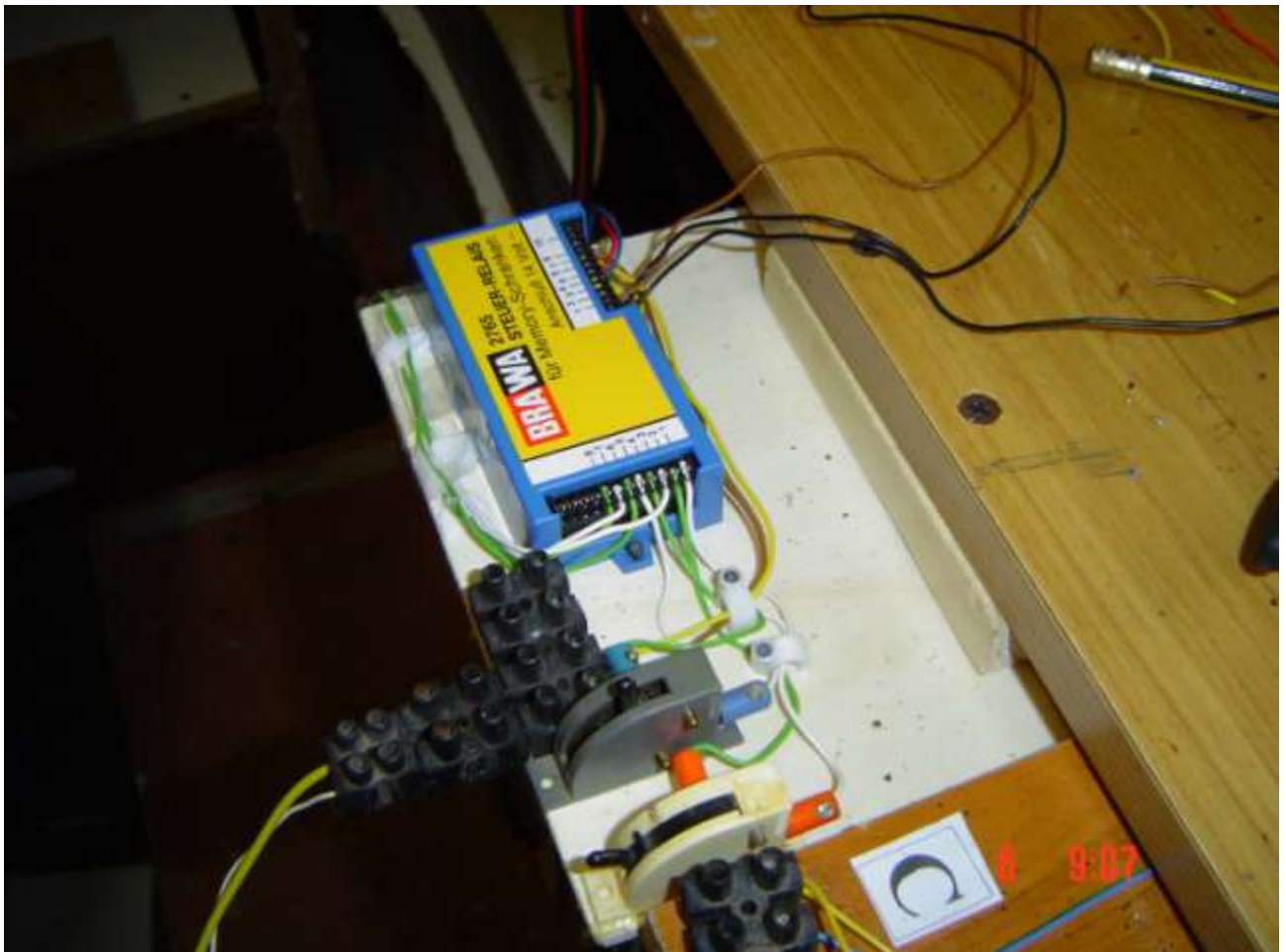


foto 014

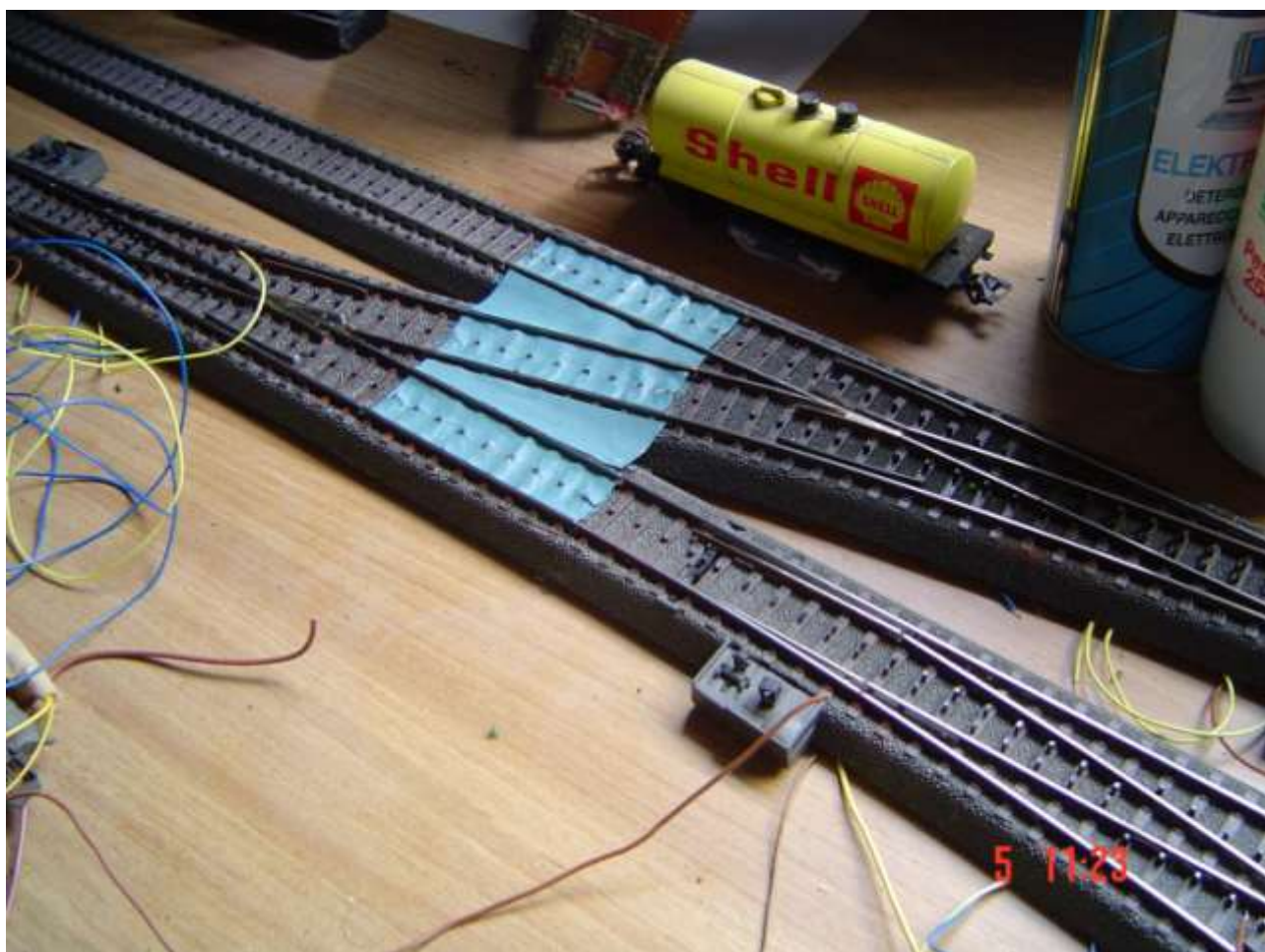


foto 015

Si prova e riprova il reparto elettrico, come il campanello e l'abbassamento delle sbarre (vedi la foto [016](#)), si inizia a montare per grandi linee i manufatti nella zona (vedi la foto [017](#)). Le prove vengono effettuate ripetutamente prima (foto [018](#)) del fissaggio dei basamenti: con **ATTENZIONE** estrema a **NON** maneggiare con rudezza il sottile filo delle sbarre e le sbarre stesse, di plastica e delicate! Si potrebbero è vero ad un certo punto montare le griglie (come presenti nella [foto 003](#) del passaggio a livello Faller) a gravità... io onestamente non ci sono riuscito! Sarebbe meglio dire che quelle previste dalla Brawa sono leggerissime, in scala ed impressionanti, ma la difficoltà del montaggio è superiore a qualunque aspettativa: tanto è vero che ho visto anche in moltissimi diorami tedeschi, bellissimi, il P. a L. (Brawa) senza griglia! In realtà una volta impazziti a montarle (40 e passa griglie per sbarra), c'è un altro *piccolo* problema: qualunque movimento brusco le fa saltare via. Io e molti modellisti hanno pensato che, essendo opzionali, tanto valeva non rischiare di impazzire

per posizionarle e soprattutto, nel caso di un malaugurato sviamento nei pressi delle sbarre, come toglierle in un secondo tempo?
RINUNCIATE e vivrete felici!



foto 017

Le prove saranno capillari e comprenderanno anche le luci dei due lampioni, si piazzerà per tentativi l'asfalto, che come vedrete dalle **foto 019** e **020**, termina in una finta galleria stradale, molto usata in Germania per non troncare in modo inverosimile la strada. Ad un certo punto si prende coraggio e si allungano i fili, saldandoli e fissandoli con guaina termoaderente (rileggi al § 6 Attrezzatura necessaria ecc capitolo sul Saldatore) come nella foto **021**. Dopo il collegamento le prove per l'asfalto, ripetute, si procede alla verifica della linea aerea, **PRIMA** di aver fissato le sbarre definitivamente: almeno quella più interna rischia di danneggiarsi se si deve montare in un secondo tempo la linea aerea (foto **022** e **023**). Si procede allora al fissaggio ed alle ultime prove elettriche, con emozione direi (foto **024**, **025** e **026**). Si posa l'asfalto che va verso la galleria stradale e si comincia con infinita pazienza a posizionare erba e minuti particolari.



foto 019



foto 022



foto 025



foto 026

Le foto da **027** (3 maggio 2006) (**029, 030, 034, 035**) alla **036** (15 maggio 2006) sono testimoni dell'impegno, si può ben dire giornaliero, che porterà alla realizzazione finale verso la fine di giugno/luglio 2006. In particolare, ingrandendo la foto **028** si possono vedere i reostati e relativi corpi ceramici piazzati sul quadro di controllo del passaggio a livello in primissimo piano, a sinistra dei mammut che controllano i collegamenti dei deviatori di quell'area. Nella foto **037** del luglio 2006 un particolare cartello aggiunto prima della galleria stradale: Licht einschalten! Cioè, accendere le luci (comando diretto agli autoveicoli). Centinaia di rotabili, anche di epoche non compatibili, sono stati provati e riprovati. Spesso scopro che una loco, per la lunga inattività andava lubrificata o ricontrrollata, così per la fretta a volte le auto erano del 2003 e le loco del 1955! Vedi le foto **038** e **039**.



foto 029



foto 030



foto 034



foto 035

Nell'ottobre 2004 fu scattata da M. Palazzo una delle ultime foto (040) di Vibaden 2 (leggi anche il § 16) al passaggio senza sbarre che univa la zona della Chiesa al magazzino industriale e da lì alla città. Dopo la rivoluzione del trasloco e ricostruzione del 2005/2006 (leggi il § 16), quel passaggio con luci verdi e rosse è finito, ironia del destino, a collegare quasi la stessa zona, seppure in modo apparentemente molto diverso, vedi la foto 041.

Un altro attraversamento senza sbarre, vedi le foto 042, 043 e 044 unisce lo scalo merci al fabbricato merci principale, mentre la linea attraversata è quella della secondaria (Nebenbahn) relativamente tranquilla. E le ultime foto (045, 046, 047, 048, 049, 050, 051 e 052) sono rappresentative di un mondo che la mentalità frenetica moderna vorrebbe oramai solo come ricordo, persino insofferente, o invidiosa, di un tempo in cui ci si poteva permettere di sostare col giornale al passaggio a livello, senza che qualche importuno ci chiamasse al cellulare per saper la causa del ritardo!



foto 041



foto 044



foto 045



foto 047

Ultima precisazione, la **foto 047** non è un trucco di scena: realmente dovetti arrestare col pulsante STOP la marcia della V 80 che rischiava quanto meno di danneggiare l'auto d'epoca lasciata incautamente sui binari! ☹



foto 048



foto 051

**§ 13. Semafori ad ala e non, cartelli
(98 foto nella omonima cartella)**

Praticamente con la Ferrovia è nata anche la specifica segnaletica e sarebbe impossibile raccontarne la storia, costellata, tanto per non cambiare di errori, prove e sangue! Dal punto di vista storico consiglio vivamente uno sguardo attento alla bibliografia, dal punto di vista modellistico le riviste italiane ci hanno raccontato tutto, ma veramente tutto, sulla segnaletica italiana, su quella tedesca siamo rimasti al *sentito dire*, al più letto qualche consiglio sui cataloghi.

Vediamo di fare un po' di chiarezza tecnica e storica:

- a) in molti Paesi Europei i treni viaggiano a sinistra (Austria, Italia, Francia e Svizzera, per esempio) seguendo l'esempio della Gran Bretagna culla della Ferrovia;**
- b) in Germania, invece, i treni tengono la destra;**
- c) in Germania la segnaletica principale è a destra;**
- d) il binario "banalizzato", o *illegale* è quello che, eccezionalmente, un convoglio o una singola locomotiva possono percorrere *contromano* per motivi di servizio i più vari, quali i lavori in corso, guasti sulla linea ecc è, perciò in Germania, il sinistro. Esiste una segnaletica specifica per quella emergenza: la Märklin la prevede nella gamma dei suoi nuovi segnali luminosi (adatta però a grandi plastici);**
- e) la segnaletica ad ala è rimasta per oltre 50 anni sempre presente nella moderna DB prima, e DB A G, poi;**
- f) la segnaletica luminosa è comparsa nei primi anni Cinquanta;**

Attualmente tutte le Case produttrici di treni ed accessori hanno in catalogo stupendi segnali ad ala (anche ad azionamento lento come la Brawa e la Viessmann) unico problema in Italia è la loro reperibilità.

Chi si interessa di ferrovie tedesche regionali delle epoche I o II, cioè di compagnie quali le Ferrovie Reali dello Stato del Württemberg o la Ferrovia Reale dello Stato Bavarese, potrà trovare i segnali a vela adatti solo presso la gamma Viessmann, cercando tra i più forniti negozi specializzati in Italia o navigando via Internet alla ricerca di altri produttori, penso artigianali, in Germania. Per quanto riguarda i

segnali luminosi non ci sono assolutamente problemi (a parte quelli monetari!): la Märklin da alcuni anni ha una nuova linea, perfetta, sia per la scala che per l'operatività digitale. Pensate che i nuovi segnali cambiano lentamente colore come nella realtà (questione di mezzo secondo!), sembra una questione secondaria, ma il realismo è perfetto! Iniziamo a dire che ovviamente negli anni Venti la segnaletica nel modellismo era *simpaticamente* fuori scala (vedi foto **001** di Marco Palazzo), ma era l'embrione di un futuro che ha portato oggi a realizzazioni perfette.



foto 001

Pensate che i segnali italiani a vela di Rivarossi dagli anni Cinquanta sino al termine della produzione (anno più, anno meno) negli anni Ottanta, erano approssimativamente in scala 1:70 e che la esagerata approssimazione era obbligata dalla necessità di dover utilizzare lampadine a filamento, per quei tempi *micro*, ma, al confronto dei led moderni, *gigantesche*! Per darvi un'idea esatta di quanto fossero sovradimensionate, pensate che nella E 63 da manovra, le famose 3001/3002 a 3 assi, le lampade anteriori e posteriori avevano un

diametro equivalente a quello del piatto dei respingenti, ma per quei modelli massicci dal diverso colore (rosso e verde, identici nella meccanica) erano più che accettabili; unica nota: la versione verde, uscita come articolo CE 800 nel lontano 1953/54, montava un pantografo a doppio archetto. Anche la Märklin ha, da decenni, avuto dei semafori ad ala abbastanza imprecisi, soprattutto nella zona delle lampadine che rendevano la piantana curiosamente rigonfia (foto **002** e **003** di M. Palazzo), persino i cavi elettrici erano enormi e malamente mascherati. Anche i segnali luminosi erano enormi, ma raffrontandoli con quelli ad ala sembravano stupendi: confrontate il segnale basso tra il VT 11.5 e una E 41, la “*marmotta*” art. 7242, uscita come novità nel lontano 1969, con tutta la gamma produttiva dei segnali 7200 (foto **004** di M. Palazzo, colta a Vibaden 2), con una *marmotta* moderna (foto **005** di Mauro Cozza, scattata a Vibaden 3)! Quando, ricordo, uscirono i semafori italiani a vela della ditta Il Treno, in perfetta scala H0, molti modellisti erano stupiti e sconcertati; moltissimi, me compreso, pensarono che il bravissimo modellista Benigni (produttore di segnali e linea aerea FS) avesse sbagliato totalmente le proporzioni: sembravano alle generazioni dei fermodellisti nostrani... semafori in scala N!!



foto 004



foto 005

Per quanto riguarda i segnali ad ala e da manovra Märklin della serie 7039, 7042 ecc, tutti avevano una generosa bobina molto affidabile (in 50 anni se ne bruciò una su 70 semafori, di cui ho seguito l'evoluzione storica!), ad eccitazione elettromagnetica, vedi foto [006](#) di M. Palazzo. Però già nel 1969 l'allora nuovissimo manuale "La ferrovia Märklin ed il suo grande prototipo" art. 0380, solo in lingua tedesca, ma con molte illustrazioni, consigliava di incassare *l'obbrobrio* sotto il piano di quel tanto che bastasse a far uscire solo la scatola contenente (al vero) una centrale comandi e verifiche. Nelle foto [007](#) e [008](#) di M. Palazzo, si vede bene che il confronto tra questi segnali e i personaggi in scala H0 è improponibile, la scatola nera che contiene la barra semaforica è di circa il 75% più larga! Per quanto riguarda le misure in scala H0, i segnali Märklin non sono, almeno per l'altezza, imprecisi: di norma i segnali ad ala variano, a seconda dei tipi e delle situazioni ambientali tra un massimo di 12,5 m (veri giganti), ed un minimo di 6 m, ma vi sono molte altre misure (8, 10 ed 11 metri). Consiglierei per ulteriori informazioni, se fossero facilmente reperibili, gli splendidi volumi della MIBA Report numeri 17 e 18 di Stefan Carstens. Con la misura di 12,5 cm (10,8 metri al vero), i segnali ad ala Märklin rispettano almeno l'altezza in scala H0.

Nella stazione di Merklingen sono, come si vede dalla [foto 009](#) di M. Palazzo, utilizzati dei segnali luminosi di nuova generazione che nulla hanno per finezza da invidiare a quelli veri ([foto 010](#), presa nella

stazione di Augusta, da M. Palazzo). I segnali scelti, per la finezza e la relativa facilità di reperibilità nei negozi italiani sono, a Vibaden 3, quelli ad ala della ditta Fleischmann (foto [011](#) di M. Palazzo), o quelli luminosi i finissimi Märklin di nuova generazione (foto [012](#)).



foto 009



foto 010



foto 011



foto 012

Posizionamento ed indicazioni dei semafori (ad ala o luminosi):

- a) all'interno delle stazioni “passanti” medie e medio/piccole, come è la mia Vibaden 3, di norma, i segnali di uscita vengono posizionati solo su quei binari che correttamente portano sul binario destro: vedete la **foto 013** i binari di uscita n. 1 (più a destra) e n. 2 hanno un segnale ad ala (quello sul n. 2 dà via libera), mentre non vi è traccia di segnale sul terzo binario (occupato dalle carrozze in blu). Attenzione: se il tracciato in uscita dal binario non prevede ulteriori diramazioni (e non contano i deviatori tallonati*) di norma si usa un segnale ad ala semplice o un luminoso semplice, anche se il tipo specifico non sembrerebbe previsto nella nuova gamma Märklin, almeno dalle traduzioni. Se andate alla **foto 029**, scattata ad Augsburg da Marco Palazzo, vedrete che nel piazzale della stazione vi è un semaforo riconducibile al tipo Märklin 76394, ma con l'aggiunta sulla piantana del segnale di preavviso, che non è riscontrabile nella nuova segnaletica della Casa di Göppingen, è stato chiaramente impossibile riprodurre modellisticamente proprio tutti i tipi dei segnali esistenti.



foto 013

- b) Nelle stazioni di testa (come la Stazione Termini di Roma), poco usate nel modellismo, per impianti piccoli o medi: la segnaletica prevede, in questo particolare caso, che in ogni binario vi sia, prima dell'uscita/entrata, un segnale da manovra, a vela, o basso (marmotta) ed un segnale di prima categoria (stesse regole descritte al punto "a").
- c) Nella foto seguente (la **014**) si vedono due altri segnali sui binari n. 4 e n. 5 (quello sul n. 3 è ancora più avanti), curiosamente ambedue a via libera, cosa impossibile nella realtà, svista dovuta alle continue prove durante la costruzione di Vibaden 3.
- d) Nella foto **015** il semaforo di prima categoria (cioè invalicabile dai macchinisti) posto sul terzo binario: posizione **Hp 2** cioè procedere con cautela a bassa velocità, perché la Br 44 dovrà affrontare il secondo scambio sullo sfondo in deviata.
- e) Nella foto 016, il segnale di 1a categoria dà via completamente libera al "musetto di maiale" (VT 89.9), posizione **Hp 1**. Ho usato un segnale a due vele, prevedendo per la linea secondaria qualche deviazione, anche se in realtà la stessa termina dopo un metro nella galleria! In fermodellismo, come in amore, è lecito... dire qualche bugia a fin di bene.



foto 016

- f) Nella foto **017** la Br 45 sta entrando, contromano sul binario n. 1, i segnali di uscita dai binari n. 1 e n. 2 sono, correttamente, ambedue sul rosso nella posizione **Hp 0**.
- g) Nella foto **018** di Mauro Cozza, un VT 11.5 è fermo al semaforo d'uscita (luminoso), mentre anche l'altro segnale d'entrata in stazione segna via impedita **Hp 0**.



foto 018

Ricapitolando: i semafori ad ala segnalano, nella realtà, sia con la luce che con le grosse *ali*, che sembrano dei *cucchiai giganti* bordati di rosso, due o tre posizioni. Due se il segnale è semplice, come quello più a destra della foto **017**, verde e rosso, vela alzata ed abbassata rispettivamente. Questo segnale viene posizionato, ripeto, quando il treno in partenza può affrontare solo un corretto tracciato, senza cioè nessuna possibile deviazione successiva. Tre posizioni possibili, nei semafori che hanno doppie ali verde, rosso e giallo (come nella foto **015**) e quest'ultima posizione con due ali alzate indica via libera condizionata da bassa velocità, questi segnali sono collocati in precedenza di un possibile bivio. La velocità ridotta può essere tra i 30

ed i 40 km/h, o meno, a seconda di particolari condizioni aggravanti (cantieri ecc).

* scambio o deviatoio “tallonato” è quello affrontato dai lati non deviabili



foto 017

Nel modellismo il segnale viene collocato in Germania a destra del binario che viene da esso comandato, a tale proposito c'è da fare un importante precisazione: come avete visto nella [foto 017](#), la vaporiera sta transitando contromano con il semaforo rosso (ala abbassata); orbene se, come da istruzioni (simili per i semafori Fleischmann, come per quelli della Märklin) interrompessimo la corrente nella tratta di binario nei pressi del segnale, se questo fosse posizionato sul rosso, questa manovra non sarebbe possibile e la loco potrebbe transitare solo con l'ala semaforica alzata in modo assolutamente irrealistico! Specialmente le tratte a binario singolo (vedi la [foto 019](#)) possono essere transitate in due sensi, inoltre in stazione ci sono tante manovre da effettuare contromano quali: portarsi su un binario parallelo, attestarsi per prepararsi a trainare un convoglio, sganciare un

convoglio e dirigersi verso il Bahnbetriebswerke (vedete le foto 020 di M. Palazzo, e le mie 021 e 022)... quale soluzione adottare?



foto 020

- a) affidarsi al relativamente nuovo, ottimo, ma costoso, Systems Märklin, alla Central Station 60212 e sperare soprattutto che, prima o poi le istruzioni tradotte siano più abbordabili. Al momento conosco qualche buon amico che sta impazzendo nel decifrare l'indecifrabile. Sembra per esempio ostica la posizione di alcune scatole di comando (Decoder k 83) e, ciliegina sulla torta (amara), tempo fa la Märklin ha dovuto cambiare in fretta e furia alcuni componenti che interagivano (male, mistero!) tra segnali luminosi e soft della Central Station 60212. Questo mondo Systems è in evoluzione, quando uscirà il libro forse sarà tutto già risolto...!
- b) Collegare ad un ulteriore quadro di comando la tratta sezionata dal semaforo (rosso), bypassando in pratica, analogicamente, l'interruzione a piacimento, con aggravii di costi e complicazioni elettriche.

- c) **Non collegare** in alcun modo il semaforo al binario! Semplice e realistico. Se deciderete di transitare oltre il rosso lo farete per incoscienza o per calcolo, ma sarete Voi a decidere e NON una macchina. Ho gestito tre Vibaden in 20 anni, con attenzione e precisione... nessun incidente degno di nota.

Naturalmente se si posseggono mille metri di binario, 20 linee diverse e mastodontiche stazioni... la cosa cambia, ma, tra i modellisti privati, quanti possono veramente dire di non poter rimanere *padroni del vapore* a causa d'impianti superiori ai 50 mq? Non è una utopia nostalgica dire che, se volessimo rispettare i tempi realisticamente, prima di far partire un trenino, effettuando tutti i controlli, ci vorrebbero almeno 5/10 minuti. In controtendenza con il realismo che andiamo cercando, quando si visita qualche mostra od il plastico di un amico, i convogli partono quasi a razzo con cadenze alla giapponese, io non ci sto e mi godo il mio piccolo spazio in H0 in tempo reale!

SEGNALI LUMINOSI

I segnali luminosi Märklin di nuova generazione della serie 76391 e seguenti sono dei capolavori in tutti i sensi: perfetti in scala e senza nessun filo a vista (la struttura fa da conduttore!), la gamma è, come ho accennato, quasi completa e nel catalogo è chiaramente spiegato dove e come collocarli. Il basamento è perfettamente celabile sotto la ghiaia (vedi la foto **023**), nella foto **024** il basamento è già inglobato. Lo stesso avviene per i segnali di preavviso da collocare a 100 m dal segnale principale (115 cm circa, in scala H0), mentre i segnali con barre diagonali nere sono di preavviso al segnale di preavviso! Sono 3 cartelli bianchi con 3, 2 ed 1 barra nera diagonale da non confondere con quelli di preavviso stradali, posti a 75 metri l'uno dall'altro (86 cm circa in scala H0) vedi le foto **025**, **026**, **027** e, in panoramica, la foto **061** di Marco Palazzo. In particolare l'ultimo cartello (foto **025**) va collocato a 100 dal segnale di preavviso (a circa 115 cm in H0). Al di là delle aride cifre, si possono, ovviamente, in plastici piccoli o medi diminuire anche del 30/50% le misure su indicate. Di altra segnaletica (leggi alla fine di questo §) si è detto, e si dirà, la stessa cosa: meglio *barare* un po' nel modellismo.



foto 025



foto 026

Nella foto **028** il segnale di linea principale e la casetta per attrezzi e posto telefonico tipica di tutti i semafori ad ala e luminosi, durante le fasi di realizzazione. Questi ripostigli, per lo più di lamiera ondulata, non sono presenti all'interno delle stazioni, come si evince dalla foto **029**, scattata a Augsburg da M. Palazzo. Nella **030** l'effetto davvero realistico del segnale in linea, mentre una 118 riceve il via libera.



foto 031

Infine nella foto **031** un gruppo di segnali luminosi, durante le prove di collaudo del plastico di Franco Spiniello (sua la foto). Nelle linee a binario unico possono essere presenti segnali luminosi a destra di ciascuna direzione possibile come si vede a Merklingen nella foto **032** scattata da M. Palazzo; curiosa sempre l'altra sua foto **033**, scattata nello stesso enorme plastico in cui accanto ad una stupenda 212 invecchiata forse in modo esagerato, troviamo una *impossibile* (dal punto di vista cronologico) Lady C del Württemberg... ma questo è il bello del fermodellismo! Ultima considerazione su questi segnali stupendi: sono troppo puliti. Nella foto **010** è ben chiaro come gli agenti atmosferici influiscano pesantemente sul colore del palo di sostegno, o piantana, regolatevi a piacere.



foto 033

La nuova serie di segnali luminosi Märklin prevede delle “*marmotte*” ovvero dei segnali luminosi di blocco, per le manovre all’interno delle stazioni, scali merci o raccordi ferroviari in genere. Sono segnali bassi o montati su sottili piantane. Vi sono ben tre riproduzioni, due molto sofisticate e dotate di led rossi e bianchi (!), ed un tipo economico che monta led rossi e gialli. Non posso certo entrare nel merito delle tasche altrui, se volete estasiarvi con i led bianchi e rossi che si spengono con studiata lentezza (meno di mezzo secondo!) dovete acquistare i segnali 76371 e 76372, anche se certamente costano molto di più di quello della serie Hobby. Nella foto [034](#), scattata durante la realizzazione dello scalo di Vibaden 3, si vede che le basi vengono circondate dalle mascherine di ghiaia, come descritto nel § 10, nella [foto 035](#) si vede la visione ad altezza di macchinista delle *marmotte* tutte sul rosso, come deve essere in mancanza di mezzi in manovra. Nella foto [036](#), di Mauro Cozza, una V 200 manovra nello scalo tra picchetti limite e segnali di blocco. Nella foto [037](#) si può apprezzare la estrema finezza

della scatola del segnale, confrontatela con quella della [foto 004](#), già segnalata, il confronto è abissale!



[foto 035](#)

Nella stessa foto [037](#), scattata durante la prima fase di realizzazione si vedono anche le protezioni in cemento delle canalizzazioni elettriche, inglobate nella ghiaia. Nella [foto 038](#) di Marco Palazzo, che potete anche ingrandire per gustare i minuti particolari, il *retro* della *marmotta* correttamente barrato di giallo su fondo nero, o se preferite nero su fondo giallo! Ingrandendo anche l'altra foto [039](#), panoramica di M. Palazzo potrete contare tutti i 5 segnali di blocco (posizionati sul rosso) presenti nello scalo merci.

Correlati ai segnali luminosi in linea anche il moderno posto telefonico che potete vedere nelle foto [040](#) e [041](#), il modello è della Brawa. Con l'avvento dei cellulari ne prevedo una fine prossima. Prima di passare a parlare dei segnali ad ala nel modellismo ecco altre foto, da la [042](#) alla [045](#), di M. Palazzo scattate sempre ad Augsburg nel 2003.

All'uscita della stazione di Vibaden 3 dal lato est, è stata scattata la foto [046](#) in ambientazione moderna.



foto 038



foto 041



foto 042



foto 045



foto 046

SEGNALI AD ALA

I segnali ad ala Märklin, come già detto, pur non fuori scala almeno in altezza, risentono dei 50 anni di produzione (!). Per questo motivo non li ho scelti per la nuova versione di Vibaden del 2006, preferendo quelli Fleischmann, pur convinto che quelli Brawa e Viessmann siano superiori, ho dovuto optare tra realismo e facilità di reperibilità, un compromesso certo, ma almeno questa era la situazione nel 2004, quando ho dovuto decidere.

I segnali Fleischmann hanno una bobina molto ridotta rispetto ai segnali Märklin, perciò forse più soggetta a guasti, almeno questo mi è capitato per un paio di semafori, e, come si vede bene dalle foto [047](#), [048](#), [049](#) e [050](#), sono facilmente abbinabili al nuovo binario C Märklin, per l'altezza del palo e della bobina stessa. In caso vi capitasse di smontare, per errore, la copertura della bobina, **RICORDATE** che un piccolo elemento in plastica nera è necessario per il fine meccanismo e, senza quello, il semaforo non funzionerebbe... le istruzioni tacciono!

Le mascherine di ghiaia vengono applicate con attenzione, per evitare interferenze con gli elementi meccanici dei leveraggi delle ali, vedi le foto **051**, **052** e **053**. Sono quindi necessarie numerose prove, e se l'impianto elettrico di connessione ai semafori non è ancora pronto si useranno *contatti volanti* collegati, ad esempio, ad un trasformatore di emergenza. Sia le foto **051** e seguenti che la **054**, sono di un diverso tipo di segnale di prima categoria e d'ingresso alla stazione dai lati est ed ovest; come si vede dalla foto **055** questi segnali d'ingresso sono sempre abbinati ad un segnale di preavviso, praticamente attaccati a quello di prima categoria. Questo avviene solo per i segnali d'ingresso e non per quelli d'uscita da un singolo binario, anzi questi ultimi sono invece di norma abbinati ad un segnale di blocco (ritorna alle foto **006/007** di M. Palazzo), che purtroppo erano tempo fa prodotti anche dalla Fleischmann in scala accettabile, sarebbe impossibile invece l'abbinamento con quelli enormi della Märklin e andrebbero bene quelli stupendi, ad azionamento lento della Viessmann, ma... insomma vale sempre il discorso sulla reperibilità



foto 048



foto 052



foto 053

ANNESSI AI SEMAFORI

Abbiamo già visto le cabine telefoniche e le casette, per ricoverare per esempio attrezzi da lavoro dei *Gleisbauarbeiter* di lamiera ondulata, ma nei pressi dei semafori ad ala o luminosi si possono trovare anche dei piccoli casotti come si vede dalle foto **056** (accanto al semaforo, sulla destra) e dalla foto **057** di Franco Spiniello, addirittura con tetto a tegole e riproduzioni di apparecchiature varie.



foto 057

CABINE DI SEGNALAZIONE

Alcune Cabine sopraelevate delle Compagnie ferroviarie tedesche, anteriori alla prima Guerra Mondiale, sono delle opere d'arte come si vede dalla **foto 058** di F. Spiniello. Altre, di epoche intorno agli anni Venti e Trenta, sono imponenti e oggi i fermodellisti possono arrearle addirittura con banchi luminosi (led) di movimentazione! Vi sono poi quelle degli anni Cinquanta, o Sessanta, indiscutibilmente moderne, ma di certo meno romantiche. Ho scelto per Vibaden le due cabine delle **foto 059**, **060** e **061** di Marco Palazzo, tra l'altro già presenti e già montate nelle precedenti versioni di Vibaden da oltre 14 anni. Curiosa la cabina di manovra realizzata sopraelevando un vagone passeggeri in disuso a due assi (**foto 062**), realmente realizzata per emergenza in sostituzione di una cabina distrutta dagli eventi bellici è stata magistralmente realizzata dalla Märklin già totalmente montata ed in metallo! A causa del malcostume di realizzare per un paio d'anni al

massimo le serie “*che non saranno ripetute*”, non sarà facile reperirla nei negozi italiani... provate a chiedere. Una cabina *sui generis* come quella deve essere allontanata alla fine degli anni Cinquanta circa per non creare anacronismi o lasciata come un *monumento*.



foto 058



foto 060



foto 061

SEGNALETICA FERROVIARIA

Numerosi i segnali, luminosi o no, annessi alla linea in ausilio della segnaletica semaforica o semplicemente di avviso.

- A) Abbiamo già visto quelli abbinati ai semafori di preavviso.
- B) Importanti le segnalazioni luminose delle lanterne degli scambi, che abbinata ai picchetti limite (di cui si è già discusso nel § 9 nel capitolo “Invecchiare il binario”), sono fondamentali per guidare in sicurezza le nostre locomotive (vedi foto **063**, **064** e **065**).
- C) Vi sono sempre le indicazioni chilometriche sotto forma di paletti o cippi distanziometrici come nelle foto **062** (qui è montato su un palo a traliccio della linea aerea ed indica 49 km e 0 metri, cioè 49 km esatti); nella foto 066 di M. Palazzo a più ampio respiro, si vede sullo sfondo il cartello d'entrata alla zona della stazione di Vibaden (sulla destra) e sulla sinistra un cartello P di obbligo

(avviso acustico) per il macchinista. Sui pali di cemento le indicazioni sono collocate alla stessa altezza di quelle a traliccio, come nella foto 067; retaggio di tempi in cui non c'erano pali della linea aerea i cippi erano collocati a terra, come ha eternato M. Palazzo nella sua foto 068, e spesso convivono ambedue le segnalazioni; ultima precisazione: l'indicazione sui cippi (a terra o montati sui pali della linea aerea), nella parte inferiore, che riguarda le centinaia di metri, è sempre pari ovvero 0, 2, 4, 6 ecc, e questo è a causa della velocità sempre maggiore dei treni tedeschi, che ha consigliato di installarli a 200 m l'uno dall'altro. Nelle vecchie foto e su linee secondarie compaiono anche le indicazioni dispari, quindi un cippo ogni 100 metri. Purtroppo non sono riuscito a saperne di più e non so quando sia cambiata la segnaletica.



foto 066



foto 067



foto 068

D) Vi sono dei cartelli di obbligo quali: **“P”** che vuol dire fischio o fischiare (Pfiff o pfeifen) vedi foto **069** di M. Palazzo, scattata a Vibaden 3 e la **070** scattata sempre da lui a Merklingen; la grande **“W”** gialla vuol dire arrestarsi ed attendere il via libera, spesso usato negli scali o nei Bw nei binari di uscita, a volte abbinato ad una luce, vedi foto **071**; nella foto **072** si vede, dopo il vecchio cippo 51/9, il cartello che indica un'imminente discesa o salita (se la freccia è rovesciata), con l'indicazione chilometrica, cartello oramai eliminato quasi dappertutto in Germania; il cartello **“A”** è di entrata in una determinata area ferroviaria (per esempio nei Bw), vedi la foto **073** di M. Palazzo; cartelli obbligatori per i macchinisti delle loco elettriche indicano la necessità di abbassare od alzare i pantografi o semplicemente avvisano che vi sono tratti senza linea aerea nelle diramazioni vedi a Vibaden i cartelli nelle foto **074** e **075**; altro cartello triangolare d'obbligo di rallentamento, vedi la foto **076**, indica anche la massima velocità (es: 3 = 30 km/h).



foto 072



foto 074



foto 076

E) Vi sono poi cartelli indicatori prima dei Tunnel, come si vede dalla foto 077, di Mauro Cozza, e dalla foto 078 che ne precisa la collocazione; dei cartelli che indicano il nome della stazione di arrivo, ai passeggeri dentro le carrozze (foto 079) nella realtà ed infine quelli da collocare all'ingresso dal lato strada della stazione (foto 080).



foto 079

F) Importanti anche le lanterne di coda da posizionare su supporti che alcuni carri già posseggono come nella foto 081; oggi è possibile installare sulle carrozze di nuova concezione, uscite nel 2006, un kit per illuminare, con dei led rossi, i fanali di coda e, applicando un decoder (spazio permettendo), si può persino accenderli digitalmente o accendere/spegnere le luci interne!

G) Vi sono poi diversi cartelli che indicano ai veicoli stradali nei punti nevralgici, quali i passaggi a raso senza sbarre di prestare la massima attenzione in caso di luci accese, come quello che era collocato a Vibaden 2 e ripreso da M. Palazzo nella sua foto 082.



foto 082

Ci sarebbe, proprio in ultimo, anche da ricordare che il simbolo DB (col famoso *biscotto* del 1955 cerchiato due volte) su tutti i rotabili della Germania Ovest è cambiato a partire dal 1° gennaio 1994, a causa delle note vicende della riunificazione tedesca (ferroviaria) Ovest/Est, nel moderno “logo” DB, più semplificato e con un unico cerchio rosso su fondo bianco. Oggi la situazione è paradossale a causa della frammentazione della ferrovia come Ente solo statale in numerose Compagnie private e, quindi i *Loghi* si moltiplicano come funghi... a settembre. Tra grandi scritte CARGO, MWB, RAG, RAILION e chi più ne ha più ne metta, si può anche finire al manicomio, ma ci si deve rassegnare: il tempo della semplicità è passato ed è stato immolato sull’altare del modernismo più galoppante... chi vivrà vedrà.

CARTELLI VARI

Potrei scrivere altre 30 pagine e non finirei di parlare di cartelli di avviso, ferroviari e stradali. Per evitare inutili enciclopedie vi presento

una serie di foto, alcune curiose su cartelli e cartelloni che si possono impiegare in un plastico, molti sono tratti da foto reali prese in Germania o riprese da riviste.

Foto 083: un cartello pubblicitario turistico autocostruito dalla Settimana Enigmistica cartelli stradali e fermata autobus.

Foto 084: cartelli pubblicitari sui muri della stazione. Si possono persino realizzare al computer.

Foto 085: pubblicità sugli edifici tedeschi, poco in auge da noi, ma frequente in oltralpe.

Foto 086: inquietante cartello nazista, dimenticato e semi cancellato su di un muro del Bw, verrà eliminato in epoca moderna!

Foto 087: una curiosa pubblicità, scannerizzata da una rivista tedesca, che dice testualmente “Sempre più alluminio!”.

Foto 088: locande, alberghi e trattorie hanno sempre nomi tipo “locanda alla stella”.

Foto 089: la locanda dell’aquila! Il cartello è stato realizzato al Computer su fondo giallo con caratteri *Cloister Black BT*.

Foto 090: una farmacia a sinistra della locanda dell’aquila, notare una cassetta della posta rossa e cartelli per gli avventori.

Foto 091: sempre realizzati da me dei simpatici cartelli turistici che inneggiano all’Italia ricca d’arte.

Foto 092: veramente buffo questo cartellone pubblicitario sulla nota Rivista osé PLAY BOY! Il frate la legge, ma rivolgendosi in *Alto* in pratica si domanda cosa ci sia di male ad osservare le *donnine discinte*, create da... Lui!

Foto 093: meno compromettente questa piazzetta con mercatino di frutta e verdura ed un monumento (sul basamento la scritta al computer microscopica “Zur Erinnerung ecc”, cioè alla memoria di chi si vuole, si può in pratica aggiungere anche un nome di fantasia).

Foto 094: cartello compreso nella fornitura della scatola di montaggio del capannone magazzino industriale a Vibaden 1,2 e 3.

Foto 095: cartellone auto costruito pubblicitario per la ditta Haribo, presente anche in Italia, ma solo al Nord l’ho vista nei supermercati, la dicitura vuol semplicemente dire che le merendine Haribo rendono felici i piccini e gli adulti!

Foto 096: un altro cartello che inneggia alle bellezze d’Italia, mentre i Netturbini tedeschi ripuliscono le strade imperterriti.

Foto 097: un curioso manifesto pubblicitario che reclamizza dei sigari e sentenza: “Ti senti una locomotiva? Naturalmente no! Fuma i sigari ecc”. Fotocopia da Rivista tedesca.



foto 083



foto 085



foto 089



foto 092



foto 094



foto 095



foto 096



foto 097



foto 098

A Vibaden non si finisce mai di migliorare e cambiare, altri cartelli non li ho mostrati, ma ci sono. Inoltre fra qualche minuto mi potrebbe venir voglia di realizzarne altri, grazie alle centinaia di riviste tedesche o alle pochissime italiane che parlano di ambienti teutonici. Ne ho realizzati di veramente curiosi persino utilizzando foto di cari Amici, per reclamizzare la immaginaria Vibaden Kasse (banca di Vibaden)!

A questo proposito ringrazio ancora caldamente Marco Palazzo e sua moglie Tiziana Leonardi, per la gentile collaborazione (vedi l'ultima foto la **098**). Ed ho in preparazione un manifesto da applicare in stazione che sentenzia: *Vergiß nicht Deinen Hugendubel!* Cioè, in lingua italiana, “Non dimenticate il vostro bagaglio a mano!”. Da quanto ho capito, traducendo un curioso articolo sul numero 7 di *Bahn & Modell* del 1989, anche in Germania i distratti non mancano e i loro depositi traboccano di tutto quello che è stato dimenticato nei treni: dai classici ombrelli, agli oggetti più stravaganti... almeno in questo siamo tutti eguali! ☐



foto 01

§ 14.

SFONDO O FONDALE (45 foto nella omonima cartella)

La scelta del fondale non è certo un argomento da sottovalutare, specialmente per gli impianti fissi. Commettere leggerezze significa compromettere il lavoro sin dal suo nascere. A tale proposito come prime foto, scattate tutte da Marco Palazzo a Merkligen, ecco un esempio di quanto si possa a mio avviso sminuire un lavoro superbo: nelle [foto 01](#) e [02](#) il fondale con le case “sparate” in bianco in stile quasi Naif, francamente non mi piacciono. Né va meglio per il fondale dietro la Fonderia ([foto 03](#)), fortunatamente meno appariscente. Mi sembra migliore, invece, lo sfondo dietro il ponte a traliccio, che conferisce una grande profondità a tutta la scena ([foto 04](#)). Sempre a Merkligen una veduta, nella [foto 05](#), della stazione principale, mette in risalto che il fondale migliore dovrebbe essere creato con la profondità della *scena*, teatralmente parlando. Per intervenire sui tratti di linea, in caso di guasti o per semplice manutenzione, si rende ovvia-



foto 02



foto 04

mente necessario, durante la progettazione, predisporre delle botole adeguate, fa scuola il Plastico Zambelli.

A Vibaden 3, per esempio, alcune zone esterne sono raggiungibili tramite la finestra dietro la segheria (**foto 06**), la maniglia, lo dico per i criticoni, è apribile tramite una mano meccanica e telescopica. Ad altre parti, interne, ci si può avvicinare allontanando un pannello predisposto davanti al Bw (foto in sequenza **07**, **08**, **09**). Tutte le altre parti del plastico sono... a portata di mano, o di aspirapolvere!



foto 06

Tornando agli impianti ferroviari tedeschi fotografati dall'infaticabile Marco Palazzo, a Merkligen vi sono dei fondali ben realizzati che mantengono un certo fascino anche in *notturna*: vedi le belle **foto 10**, **11** e **12**; in altri impianti, itineranti o meno, ma che debbono essere visti dai visitatori da ogni lato, il fondale praticamente non esiste, ma alcune colline conferiscono profondità al fondo valle, dove è sempre collocata la linea ferroviaria e in un plastico in Z (1:220) l'estensione notevole, per la scala ridottissima, fa da sfondo di per se stessa: vedi le **foto 13**, **14** e **15**. Sempre di M. Palazzo le **foto 16**, **17** e **18** scattate nel 2004 a Vibaden 2, il cui fondale nascondeva una linea a doppio binario



foto 010



foto 16

del vecchio tipo “K” (foto 19) ed era stato semplicemente realizzato da un poster commerciale incollato ed irrobustito su cartone pesante. Come si vede dalla foto 20, scattata però nel 2002, da Mauro Cozza, l’effetto non era disprezzabile, ma dopo il definitivo terzo spostamento nel 2005, il fondale, vecchio di quasi 16 anni, aveva subito tanti e tali danni (strappi, scoloritura ecc) da rendere, purtroppo, il suo ulteriore utilizzo impossibile. Poi alcune esperienze negative, accumulate nella seconda versione del mio impianto, mi hanno fatto scartare le *nuvole* di lana sintetica bianca per i filtri degli acquari, che, pur conferendo profondità, erano in rilievo, davano grossi problemi se ci si avvicinava al fondale per qualunque intervento: così qualsiasi movimento brusco faceva aderire agli indumenti insidiosi filacci, che poi si disseminavano sul plastico: ho dovuto un paio di volte sbloccare dei motori di loco che avevano raccolto dei filamenti di quella lana bianca e trovo ancora oggi (a distanza di 3 anni!) tracce di sintetico negli alberi. Ho scelto per Vibaden 3 lo stesso cartoncino, tipo *Bristol*, azzurro cielo, che si reperisce in molte cartolerie, verniciato irregolarmente a spruzzo con acrilico bianco spray.

Nelle foto 21, 22 e 23 (N.B. in alcune foto la data può essere errata) la verniciatura (all’aperto) e la prima installazione di una sequenza di cartoncini (100 x 80 cm) che in pratica arrivano a circa 200 cm di altezza da terra. Alcuni pannelli, removibili, hanno bi-sogno di una intelaiatura di rinforzo come dalla sequenza di foto 24 e 25, tuttavia dopo la realizzazione quei pannelli rinforzati sono stati infine scartati, restano come esempio.

Una volta asciutti i pannelli sono incollati alle pareti con silicone o colle da edilizia, che si acquistano in contenitori a cartuccia da usare con le apposite *pistole* e sono curvabili ed adattabili (foto 26 e 27). Chi non se la sentisse di fissare i fondali permanentemente può regolarsi in altro modo, per esempio rinforzando i pannelli e poi semplicemente appendendoli con tasselli (stop). Sia ovvio che la soluzione scelta da me è oltremodo economica, ma non posso certo tacere che in commercio ci sono degli splendidi fondali della Kibri, Vollmer ed altri Produttori.

Sono di tipo molto diverso: cittadino (tedesco, ma questo non sarebbe un problema), campagnolo e montano, sono in pratica dei lunghi poster, divisi in pannelli, che, una volta riuniti, hanno lo stesso difetto di palesare le giunzioni come nei cartoncini azzurri e non sempre si riescono a raccordare i diversi paesaggi.



foto 23

Come si vede dalla foto **03** sono anche molto bassi, mentre i Bristol, posizionati per il lato lungo in alto (foto **28**), hanno il pregio di avvolgere la stanza oltre l'altezza d'uomo normale, certo se siete un giocatore di basket... *sedetevi!*

L'effetto del panorama (foto **29**) è notevole e, nella foto **30**, Mauro Cozza (grandangolare) ha immortalato i fondali, mentre Vibaden era ancora in lavorazione, nel settembre 2006.



foto 29

giunzioni poi, come si vede dalla foto [31](#), sono ben mascherate dalle nuvole spray, soltanto in alcuni momenti della giornata (all'incirca a mezzogiorno) per effetto della luce diurna, sono fastidiose come si vede nella [foto 32](#) di Mauro Cozza e se pensate che il costo per i 14 metri di fondale con cartoncino azzurro è dieci volte inferiore di quello degli sfondi commerciali...



[foto 32](#)

Il raccordo tra cielo e terra viene sempre graduato con diversi accorgimenti. Nelle foto [33](#) e [34](#) la verniciatura di base (tre diverse mani) di un muraglione ad archi poi reso vivo da erba tipo edera e da alberi che costituisce il limite cielo e terra della zona ovest della stazione ([foto 35](#)). La muratura prosegue con gli ottimi (e già pronti!) muri della Noch come ha immortalato M. Palazzo nella [foto 36](#), presa sul lato est, quello vicino al passaggio a livello, della stazione. Nella [foto 37](#) il lungo muro che fa da fondale nella zona est, autocostruito nel 1992, per la primissima versione di Vibaden, con legno, creta Das e la pazienza, mai tornatami, di incidere centinaia di mattoni! Nella [foto 38](#), scattata durante la gradita visita di Marco Palazzo a Vibaden 3, il raccordo in curva nella zona dello scalo merci. E, nella successiva [foto 39](#), una immagine presa dal basso che evidenzia il tranquillo graduale raccordo tra cielo e... ferrovia! E basta cambiare dei parametri e an-



foto 36



foto 37



foto 38

golazioni che il fondale, nelle foto certo, sembri carico di pioggia come nelle immagini 40 e 41.



foto 40

Di norma nel mio plastico le giornate sono luminose, anche grazie alla luce artificiale diffusa al neon, come si vede dalla mia **foto 42**, scattata quando sulla montagna si dovevano posizionare almeno altri 70 abeti, confronta con la foto successiva la **43**, e ancora ne sono previsti da installare almeno un altro centinaio, perché la montagna è tanto lunga che le piante non basterebbero mai (alla fine risulteranno oltre 300).



foto 42

Le ultime foto sono la sintesi di quanto sinora si è detto: una panoramica dalla cima della montagna ancora innevata con lo sfondo in lontananza nella foto **44** e l'ultima, luminosa, immagine di una vaporiera Br 03 con le luci del biellismo accese, sotto un bellissimo cielo azzurro, nella **foto 45**. ☐



foto 45

§ 15.

LINEA AEREA MÄRKLIN

**istruzioni che non troverete scritte da altre parti!
(142 foto nella cartella omonima)**

PREMESSA

A volte la *mamma* Märklin dice e non dice, forse per non spaventare i *clienti*, ma i Clienti poi si rendono conto che non sempre sugli alberi si trova l'ambrosia, il latte ed il miele, ma anche delle fastidiose spine... Queste istruzioni sono dedicate a tutti coloro che desiderano alzare in tranquillità gli archetti dei pantografi dei loro locomotori... Sappiate comunque, per non sentirVi in colpa, che nei grandi plastici tedeschi "sancta sanctorum" del modellismo europeo, alla faccia del realismo, girano spesso locomotori alimentati dalla corrente del binario e con... gli archetti abbassati, in barba ad ogni logica e per un semplice motivo: meno *rogne*!! Certo, nelle foto sulle Riviste specializzate sono tutti alzati... ma se un amico vi riporta tante foto private da quelle meraviglie, non crederete più alle favole sulla precisione teutonica!

Nel mio impianto di Vibaden 3, appena ricostruito tra l'ottobre del 2005 e l'estate del 2006 e che ovviamente è stato preceduto da un Vibaden 1 (1987 - 1995) e da un Vibaden 2 (1998 - 2004), tutte le loco elettriche hanno sempre viaggiato (nel 99,9% del tempo) con gli archetti alzati. Sia che abbiano attinto energia dal filo aereo (sempre tra il 1987 ed il 2001), sia che abbiano utilizzato la corrente digitale dai punti di contatto dei binari Märklin, oggi prevalentemente, ma non totalmente, perché, in un lontano passato, ho acquistato loco di altre Case e possiedo ancora loco analogiche, anche in corrente continua*.

- Per gli ingegnosi e curiosi: i locomotori analogici Märklin, dotati di pantografi atti alla captazione della corrente^o alimentati solo dalla linea aerea in corrente alternata, possono operare su impianti digitali con la semplice accortezza di **separare accuratamente** (vedi foto **011**) i circuiti elettrici **pena la tragica (mi è successo!) DISTRUZIONE degli, apparati digitali Control Unit o Systems!** Anche se la massa "O" resta, per forza, ininfluyente, in comune; i locomotori di altre marche o Hamo in corrente continua, sempre dotati di pantografi funzionanti, possono viaggiare su binari Märklin (K o C) con semplici accorgimenti: **assoluta divisione** dei circuiti (analogico e

digitale!), aggiustamento (usate il calibro!) dello scartamento (opzionale a seconda dei modelli e delle marche), e, soprattutto, saldatura sul circuito stampato del collegamento delle ruote rimaste isolate dalla deviazione (spesso effettuata con una levetta) linea aerea/binario (foto 010, 011, 012, 052, 059, 070). Per saperne di più (è più facile a farsi che a spiegarlo) chiamatemi.



foto 052

°(Nota nella nota: quindi non quelli della serie Hobby Br 185 DB AG, Br 482 SBB/CFF/FFS e loro numerosissime varianti e colorazioni)

Regole Tassative

- A) Prima di tutto **NON** sostituite mai un filo in curva con uno **NON** consigliato dalla Märklin, ad ogni curva il suo filo e, se siete tra i fortunati che possono fare le curve *quasi* in scala con l'articolo 24912, beh, scegliete il filo migliore e... beati Voi!! Leggetevi però di nuovo le note sulle curve vere specialmente le tabelle presentate negli *Aggiornamenti 2008*.

B) **Controllate i fili:** passate il polpastrello nella parte inferiore del filo, cioè quella che dovrà venire a contatto del pantografo, e, se trovate asperità, possono esserci infatti estrusioni di saldatura subdole, usate una LIMA A FERRO (con delicatezza!). Per la verità questo difetto si riscontra più facilmente con i vecchi fili Sommerfeldt, tuttavia, in alcune partite (iniziali?) di fili 70360 Märklin (ed altri tipi a catalogo), ho personalmente riscontrato questo problema che può provocare, a bassa velocità, l'arresto delle loco con pantografi simmetrici e lo sganciamento (vedi la nota: *Come riparare allo sganciamento dei pantografi*) di quelli a **codice rosso** (601434 ecc), se poi il problema capita in curva, anche sviamen~~ti~~##, e persino danni irreparabili (!) agli archetti. Sempre in caso di sviamen~~ti~~##, non Vi precipitate come bulldozer sulla scena del fattaccio, prima fateVi una tisana calmante (anche solo mentalmente), staccate l'alimentazione e recuperate i rotabili incidentati con la calma dei giganti (siamo o no esseri alti circa 150/160 metri in scala?). In queste brutte circostanze sarebbe necessario togliersi indumenti di lana o comunque "pelosi", per evitare che si possano impigliare ai pali od ai fili della linea aerea o su qualunque *prezioso aggiuntivo* di una locomotiva o di un rotabile in genere e *terribili* sono, per esempio, i danni agli archetti dei delicati pantografi: se non siete proprio al Polo, rimanere in maniche corte vi darebbe il vantaggio di ricevere tutte le necessarie sensazioni tattili.

LA POSA DEI FILI:

C) **Saldare** la filatura (protegete il binario con cartoncino da gocce roventi di stagno e acido da saldatura) solo se dovete forzare in curva il tiraggio; poco stagno, specialmente in basso e ricordate che eventuali sbavature vanno tolte... provocherebbero incagliamenti e danni agli archetti prendicorrente, o striscianti che dir si voglia, dei pantografi, insomma gli stessi problemi già menzionati sopra al punto "B". Attenti anche alle mani, usate, se possibile, un saldatore ricaricabile senza filo (vedi foto 035), quelli con il filo s'impigliano dovunque!



foto 035

- D) Saldate sempre se intendete utilizzare il filo aereo anche come conduttore di corrente (analogica o no), cioè al posto del pattino. (foto **010**, **059** ed altre).
- E) La saldatura, col tempo e gli sbalzi termici, può comunque cedere (a meno che non usiate sistemi speciali come saldature in oro, elettriche ecc), dopo 2 inverni di prova ho, per fortuna, riscontrato che, rispetto alla linea aerea Sommerfeldt, che usai in passato, quella Märklin (vedi foto **024**) in filo d'acciaio saldato, risente pochissimo delle escursioni termiche. La cosa è oltremodo positiva, poiché è plausibile pensare che il 95% dei plastici “over 15 mq” (medio grandi) sia collocato in soffitte, mansarde o garage dove spesso mancano i caloriferi (che poi possono costituire anche un pericolo se l'impianto è troppo accostato ad essi!), quindi in locali con elevati sbalzi di temperatura. Se siete fortunati e potete collocare il plastico in sala da pranzo, il discorso non vale.

F) Per il motivo al punto “C”, nella progettazione è vivamente consigliato una posa del tracciato sempre raggiungibile dalle Vostre mani... tanto le cose si *sfasciano* sempre là dove non ci arrivate!

G) Non forzate mai il braccio porta-filo inferiore dei pali quando agganciate i fili (per il tiraggio contrapposto degli occhielli), se accade, verificate la sua posizione... (**foto 025**) l'allineamento non corretto al “piano del ferro” (rotaie) può causare seri danni e far impigliare, non sempre rompere, anche i pantografi più scorrevoli (vedi legenda colori integrale);



foto 025

H) Procedete con calma, per tentativi e testate la filatura con i seguenti pantografi:

mini legenda: **verde** = pantografi di facile utilizzo
giallo = pantografi delicati, da utilizzare con accortezza
rosso = pantografi difficili, da utilizzare previa tesatura accurata della linea
giallo + **rosso** = pantografi difficili solo se montati su certi locomotori o se alzati in modo particolare

pantografi simmetrici delle Br E 03, E 10, E41, 103, 110, 112, 139, 140, 141, 151 ecc (art.° 200433) (foto 109, 110, 111) che sostituiscono dal 2001 definitivamente i vecchi 7218 (foto 128)



foto 110

pantografi delle Br 194, vi sono delle varianti al vecchio pantografo art. 215000, che una volta aveva un numero di catalogo oramai abbandonato: art. 609117 e art. 649820, vedi foto 104



foto 104

pantografi delle Br E 60, E 70, E 75, E 52, vecchie 152 (art. **25783**, **257830**, **306367**, **259530**), tutte varianti del vecchio **7207**, che era disponibile, come ricambio, per loco inizialmente dotate di **7218**: E 04/104, E 52, E 91 ecc(foto **088**, **101**, **103**)



foto 088

pantografi (art. **603391**) monobraccio delle Br 103, 111, 120 di serie (non i primi prototipi) attualmente sostituiscono il vecchio **7247**, assolutamente grossolano, specie se chiuso (vedi foto **114** e **115**)



foto 115

pantografi delle Br 120 prototipo (art. 609649) (foto 125, 126 e 127)



foto 126

pantografi delle Br 144 (art. 301896) (vedi foto 108)



foto 108

pantografi delle Br 243 ex DR 143 ecc (art. 643760) (foto 116)



foto 116

pantografi delle Br 118 (art. 620440)***, foto nella nota *speciale*

pantografi delle Br 101 non difficili, se alzati correttamente su questa macchina (art. **601434**) (vedi foto **120**)**



foto 120

pantografi delle Br 152 DB AG., 182 (Taurus DB) (art. **601323) (foto **112** e **113**)**



foto 114

pantografi delle Br ICE vari (art. **601434** ed altre numerazioni)
(foto da **129** a **136**)

°Nota. Articoli commercializzati come ricambi a catalogo nelle pagine apposite.

LEGENDA COLORI INTEGRALE:

Verde: di norma molto affidabili e scorrevoli (salvo rari casi o difetti), però i vecchi pantografi (E 70, E 87, E 94 ecc) se alzati entrambi, come nel reale, per regolamento DB/DRG (vedi foto **038**), possono addirittura scalzare i fili con la forza delle molle!

Perché due archetti alzati? Perché i vecchi striscianti erano poco conduttori ed in presenza di neve il pantografo anteriore (rispetto alla marcia) in pratica *raschiava* via il ghiaccio, consentendo così a quello posteriore di captare meglio l'energia elettrica. Ma quanto siete *curiosi!* Questi pantografi hanno diversi numeri di catalogo: (vedi foto da **101** a **108**) art. 649820, 306367, per le E 70 25783/0 ed altre numerazioni come il 15067200 di origine Trix per l'E 87 (vedi in particolare la foto 107), pensate che la vecchia E 94 (articolo 3022) ha montato anche i vecchissimi 7218 lucenti (o 215000).



foto 107

Giallo: sono soprattutto pantografi delicati, come i 603391, ed usati quasi sempre (tranne nel caso delle moderne Br 101, 601434) di contro-ginocchio, se la filatura non è curata possono anche danneggiarsi! Quelli delle Br 120 prototipo, nel reale del 1979, 609649 (come la loco 37537), sono bellissimi e delicati (foto da 125 a 127).

Rosso: sono senz'altro difficili e rendono necessario un controllo severo e totale, persino caso per caso... in molti impianti famosi, come quello di Amburgo, le locomotive Br 152 DB AG (pantografi 601323) (vedi foto 001) sono usate per trainare convogli di carri serbatoio per carburanti o carichi di autovetture o merci infiammabili e quindi, per regolamento, deve essere alzato il pantografo anteriore: in tal caso lo stesso scorre più facilmente perchè non di contro-ginocchio... palliativo che non ci esime dal controllo severo ed accurato della filatura dovunque. Perché alzato il pantografo anteriore? *Curiosoni!* Perché nella realtà (e per la verità anche nel modellismo) spesso si generano delle scintille tra filo aereo e strisciante, per effetto di agenti atmosferici, della

velocità, del logorio degli striscianti stessi e di vibrazioni in genere, che allontanano di pochi millimetri filo e pantografo, condite il tutto con l'enorme differenza di potenziale e puff, arriva la scarica...! Sapete che cosa succederebbe (e probabilmente è realmente accaduto!) se un carro di benzina, magari con chiusura difettosa e forte presenza di vapori volatili altamente infiammabili fosse investito dalle scintille? BUMM! Vedi la foto di Marco Palazzo **142**. Le scintille si generano anche nel modellismo, e sono spettacolari, si generano in presenza di umidità e solo se alimentiamo le E-lok dalla linea aerea a tensioni prossime al massimo consentito.



foto 142

1) COME RIPARARE ALLO SGANCIAMENTO DEI PANTOGRAFI

Attenzione! Spesso i pantografi Märklin più difficili (**codice rosso!**), impigliandosi, sganciano il braccetto scuro che bilancia il braccio portante (rosso), avvitato al tetto della loco e i 2 braccetti paralleli che sorreggono lo strisciante (foto **112**): è sufficiente, con calma, e le prime volte raccomando vivamente di smontare i pantografi dal tetto (seguendo le istruzioni!), riagganciare il suddetto braccetto e tutto torna a posto! Potrebbe però anche essere fuoriuscito il cannellino che accoglie gli inviti interni degli striscianti, allora

bisogna raccogliere qualunque piccolo pezzo caduto tra i binari, per esempio con un magnete! Se siete in difficoltà, non è necessario urlare o imprecare, chiamatemi... (3476757098)

J) **PANTOGRAFI MOBILI!**

Infine ricordo che i pantografi mobili della Br 103 Insider 2003, della 152 del 2004 (foto **039, **040**, **117**, **124**), della carrozza laboratorio Dienst üm 312 del 2004 (si intravede nella foto **028** e nella **137**) e della vettura Ristorante per TEE del 2004/2005, sono di norma da codice verde e poi fortunatamente sono abbassabili anche in corsa (non credete alle istruzioni!), prima della galleria più buia... abbassateli! Nella realtà le carrozze Dienst üm 312 usano i pantografi su brevi tratti per controllo e addirittura quelle ristorante viaggiano sempre con i pantografi abbassati, che alzano solo se, in stazione (mentre il cuoco frigge...Kartoffeln), la loco in trazione abbassa il proprio archetto togliendo così l'energia elettrica alla cucina.**



foto 040

Se scherzate col fuoco ho da darVi una triste notizia: in caso di guasti dovete rimandare il tutto alla Casa di Göppingen! Seguite poi alla lettera le istruzioni! Il bravissimo Luca Micheli, non per niente titolare dell'unico negozio italiano specializzato della catena Märklin (Shop in shop), mi

raccomandò di seguire le note del libretto della 103 che non avevo ben assimilato, o meglio trascurato. Da allora non ho avuto problemi con i motori piezo-elettrici e i sottilissimi fili che comandano l'innalzamento e l'abbassamento degli archetti, in poche parole: **se decidete di ricoverare anche per pochi giorni le loco o le carrozze dotate di tale meccanismo, fate alzare i pantografi digitalmente, abbassateli manualmente ed infine bloccate gli archetti, seguendo il disegno.** Sbloccate i pantografi prima di riusarli!

Noticina da non dire a *nessuno*: una volta sono riuscito, grazie a due amici elettrotecnici Marco e Fabio Della Ciana, anche a riparare con 0,50 cent di Euro la 152 con i pantografi mobili, ma il guaio era stato causato da una caduta con conseguente rottura di un componente della scheda, non da problemi alla complessa filatura dei motori piezoelettrici...

Note particolari

**** di norma nelle moderne ferrovie europee deve essere alzato il pantografo posteriore (rispetto al senso di marcia) e questo per l'evidente motivo che, in caso di guasti sulla linea (cadute di fili, rami o quant'altro), il macchinista ha comunque qualche metro in più (alcune loco elettriche sfiorano anche i 20 metri) per abbassare il comando pneumatico (che interagisce sulle molle) dei pantografi, evitando il loro danneggiamento e siccome ognuno di essi costa svariate migliaia di Euro... la norma può essere tuttavia derogata per vari motivi quali:**

1) guasti ad uno dei pantografi - 2) piccole movimentazioni di manovra - 3) forti nevicate (vedi note ai **pantografi verdi)- 4) motivi tecnici ed antinfortunistici (vedi nota finale ai **pantografi a codice rosso**). Il pantografo 601434, se alzato posteriormente nelle Br 101, è da considerarsi innocuo, lo stesso alzato negli ICE (vari articoli per es. 39711) è da codice **rosso** se di contro ginocchio.**

***** una nota speciale per i pantografi delle 118: i 620440 corrispondono a quelli montati più recentemente (al vero) sulle Br 118 (foto **121**, **122**, **123**) (ritirate per la cronistoria quasi tutte dal servizio a metà circa degli Anni '80) e le loco da manovra elettriche 160 (foto **102**) (ritirate anche prima); tuttavia in questo caso particolare NON è il pantografo od il suo strisciante a causare problemi, ma bensì il passo, cioè la distanza tra muso del locomotore, la sede del pantografo e il *rodiggio* estremamente lungo e rigido (come**



foto 122

per le E 326 FS), le ruote enormi (tipo i nostri cari vecchi E 428 FS) della vecchia loco d'anteguerra DB; questo causa spesso in curve pur larghe, almeno nel modellismo (binari 24330, 24430 ecc), la fuoriuscita del pantografo dalla poligonazione con le conseguenze più drammatiche: si potrebbero piegare pali, tratti di filatura, segnaletica, o rovinare la verniciatura delle carrozzerie, trattandosi di locomotori pesantissimi, perché totalmente metallici; lo stesso pantografo montato sulle 160 non causa nessun problema. Ecco le soluzioni:

a) verificate accuratamente ogni tratto curvo

b) se in galleria, piegate il filo e fregatevene dei puristi e, se avete usato la vecchia linea aerea Märklin (vedi foto **001**), il tutto sarà ancora più semplice, perché nella vecchia linea aerea era appositamente prevista questa eventualità ed il filo, ovviamente grossolano, era di lega piegabile

c) se la linea aerea (del tipo nuovo) è in vista, aiutatevi con

una leggerissima piegatura (ultima spiaggia!)

- d) controllo dei pali e delle loro sedi (sono scorrevoli sulle basi, se non li incollate appositamente) un minimo spostamento può risolvere il problema...
- e) allargate leggermente e delicatamente lo strisciante (troppo provocherebbe altri problemi!) e non dite che ve l'ho detto io!

Per quanto riguarda le **LOCO STRANIERE** (Svizzere SBB/CFF/FFS) che in realtà non potrebbero entrare in Germania, a causa degli striscianti considerevolmente più piccoli, la Märklin, per evidenti motivi di mercato, fornisce locomotori famosi (dal "Cocodrillo" alla serie 460) con striscianti... tedeschi! Per evitare malumori per le 460 vengono però forniti anche degli striscianti svizzeri. Se poi volete fare dei mixer di loco europee e americane sul Vs plastico, siete ovviamente padroni, ma non è un campo in cui sono ferrato (Hi! Hi!) e non rientra nei miei gusti modellistici! Molte loco ÖBB invece sono di casa in tutta la Germania e ci sono poi tante altre eccezioni (loco olandesi, loco speciali multicorrente, nuovissime loco private di Compagnie che sembrano nascere come funghi... impossibile tenere il conto!).

Se possedete i **VECCHI PANTOGRAFI** non dovrete avere soverchi problemi, ma certo che esteticamente non sono il massimo...
Parliamo di: 7218 simmetrico, ora nel catalogo ricambi anche sotto il numero 215000, stesso discorso per i pantografi monobraccio 7247 (pantografi nel reale SBS 65), o per quelli per locomotori tipo E 52/152, 191 ed altre, commercializzati come parte di ricambio 7207 (pantografi nel reale SBS 10) sino a 3 anni fa circa, con grandi striscianti (vedi foto **128** di Marco Palazzo) e ce ne sono anche di più vetusti!



foto 128

K) **Problemi vari propri della filatura:**

il collegamento tra l'elemento di catenaria 70131, per intenderci l'incrocio, già pronto, per incroci semplici o per scambi inglesi, con gli spezzoni 70231 (assurdamente raccomandato nel catalogo!) è IMPOSSIBILE!!!! Foto da 082 (83) a 089. Infatti ambedue gli articoli hanno un attacco femminile, ovvero sono pronti a ricevere un elemento sezionato di linea aerea di lunghezza variabile!! Cosa sia saltato in mente a chi ha compilato le istruzioni (errate in tutte le salse o lingue) è ignoto...

Utilizzate quindi degli spezzoni di catenaria da Voi tagliati con le tronchesi, che entreranno (una leggera resistenza è normale) nei cannellini dell'art. 70131. **ATTENZIONE**, non provate a saldare i fili nei cannellini, questi ultimi si distaccherebbero! È preferibile utilizzare la forzatura naturale per trasferire da un elemento all'altro l'energia elettrica e, nel caso che riscontraste dei falsi contatti, potrete utilizzare più pali di alimentazione (art. 741219),



foto 083

ovviando al problema. **ATTENZIONE ANCORA:** bisogna con tanta pazienza ed una lima a ferro eliminare lo scalino che si crea tra tubicino e spezzone di filo (quest'ultimo andrebbe piegato impercettibilmente con una pinza a becco curvo verso l'alto) e provare e riprovare **TUTTI** i pantografi (dal colore verde sino al rosso!), quindi per ogni scambio inglese = 4 limature! E centinaia di prove... non c'è di che annoiarsi, auguri!!

Se usate gli elementi 70231 per aggiustare una lunghezza del filo valgono le stesse raccomandazioni, però è ovvio che per ogni 70231 una limatura! Trucco: per evitare l'uso di quei stramaled... 70231 è preferibile tagliare da un filo un po' più lungo uno spezzone e ripiegare con una pinza a becco tondo il tratto finale (tagliato) ricostruendo gli occhielli per l'attacco ai bracci porta-corrente dei pali come un filo normale. Risultato: nessun inciampo, né limatura, né falsi contatti e utilizzando fili leggermente più lunghi, anche esteticamente non avrete di che lamentarVI! Fate Voi, io vi ho avvertito!

All'interno delle gallerie possono essere convenientemente usati i vecchi, eterni e robusti pali e fili Märklin del passato articoli: 74100

e 74120 per binari "C", 7501 e seguenti per il binario "K"(foto 001, 002, 004 e 005). Oggi però risulta impossibile trovarli utilizzando i canali normali (negozi specializzati), visitate i *mercatini*!



foto 001

Per quanto riguarda l'uso appropriato dei pali in cemento (art. 74103) sappiate che spesso nelle DB s'incontrano dopo le gallerie (foto 006), o prima di tratte sopraelevate, comunque non è una regola tassativa e poi dove decidiate di metterli non *frega* un tubo a nessuno!

L'articolo 74142, il palo a torre, è un rebus! O meglio mentre scrivo forse alla Märklin avranno, spero, corretto l'errore: nel catalogo Generale "libro dell'anno" 2005 e 2006 questo palo dovrebbe sulla carta avere 4 attacchi per le mensole 74151, ma così non è. In realtà acquisterete un palo a torre delle sospensioni trasversali (che sono invece privi degli attacchi!). Per dirla tutta, questo palo (fornito di mensole) dovrebbe invece essere messo in commercio, perché, anche e spesso al vero, sarebbe oltremodo utile per risparmiare, appunto, pali semplici, per esempio su binari paralleli... invece gli attacchi sono solo sui pali 74141 (quelli costosetti, pur belli, con le luci). Cosa

sia accaduto non è noto: errore di traduzione o un *copia-incolla* venuto male? Se la Märklin decidesse di commercializzare queste benedette torri con porta-mensole (lo sapremo solo nei prossimi mesi) potreste trovare nel mucchio qualche vecchio palo del 2005/06 senza alcun attacco. Perciò occhi aperti e controllate che non stiate in realtà acquistando quei vecchi pali, numerati sempre come 74142. Senza quegli incavi particolarissimi (foto 002) quei pali sono inutili. Ed è inutile sperare di utilizzare i pali a torre 7525 della vecchia linea aerea ante 2005: quelli gli incavi per le mensole li avevano, ma le mensole (ripeto 74151) di oggi non sono nemmeno alla lontana compatibili!! I 74142 li potete usare soltanto per auto-costruirvi delle sospensioni trasversali, ma in tal caso ne dovrete comprare almeno 2 con l'aggiunta dell'articolo 74133, condito con tanta pazienza!

I pali 74141 hanno delle micro-lampade, non segnalate ancora nel 2007 come parti di ricambio (?), che si sfilano (a me ne è capitata una fulminata) solo se allontanate il finale del porta lampade verdolino, per capirci la parte più svasata, sembra difficile, ma non lo è (foto 003 e 018); ricordatevi che il filo non va mai accorciato perché contiene in sé una resistenza, e, senza quella, la lampada brucerebbe in un attimo.



foto 018

Le sospensioni trasversali 74131/74132 (foto **021** ecc) sono stupende e molto utili, ma vanno trattate con i guanti bianchi:

- a) sono oggetti delicati;
- b) si possono smontare di colpo accidentalmente, quando li togliete dalla confezione protettiva, niente panico...
- c) gli agganci, grigio chiaro (foto **051**), del filo elastico superiore, si possono sganciare e li ho visti, appunto sganciati, anche in foto su vari *Märklin Magazin*;
- d) durante il montaggio dei fili bisogna avere la pazienza di Giobbe: i braccetti vanno montati alternati in rettilo, per evitare (al vero) il logorio degli striscianti (foto **050**)... ma non è certo un problema! Basta invertire i pali, come per il manico delle tazzine da caffè, prima tutti in un verso e poi nell'altro!
- e) Se saldate, attenti al refe elastico superiore e non vi dico perché
- f) tagliatevi le unghie delle mani e le *pellicine*: si impigliano!



foto 051

SEGUITE alla lettera le istruzioni delle sospensioni! Prima leggetele e cercate di capirle, poi rileggetele e cercate di prendere una confidenza

manuale con queste benedette sospensioni... prima lo fate e meno mal di testa avrete! NON scambiate le viti delle basi! Un particolare tipo svasato serve per non creare ostacoli allo scorrimento successivo della torre di sospensione, insomma: prima avvitate la base sul supporto del plastico o diorama e solo dopo farete scorrere uno dei pali a torre delicatamente nella slitta della stessa base; prese le misure, fate lo stesso con il palo a torre opposto, creando un arco ben teso con il filo elastico (senza esagerare).

Il palo 74106 (foto [036](#) ed altre) non presenta problemi, è necessaria accortezza solo nel far scorrere delicatamente il braccio esterno che è appunto regolabile. Nella realtà è utile in particolari situazioni logi-stiche come curve o scarpate ed anche per lasciare libera la visuale al macchinista dei segnali ad ala o semaforici (vedi la [foto 098](#)!).



foto 036

I pali semplici di tutti i tipi (a parte quelli per i ponti) hanno un attacco, a pressione, che li aggancia al binario "C" che si può anche eliminare tagliandolo con le tronchesi, in tal caso il binario "C" non verrà sopraelevato di circa un mm; tutte le sedi, una volta veri fi-catene la posizioni, vanno avvitate al piano del plastico. Per i più smaliziati consiglio il manuale 07459 (in tedesco o in altre lingue, non in italiano purtroppo) lì vi sono delle foto senza dubbio utili ed esempi su come migliorare l'estetica dei pali semplici, personalmente non ho dipinto assolutamente fili e pali, che rispecchiano il colore nuovo e poi erano più di duecento metri di filo da spennellare e non so quanti pali semplici e a torre!!



foto 098

I pali traforati (non quelli in similcemento) hanno (foto 008) 4 piccoli angolari verdi in plastica sulla base... togliendoli dalla confezione controllate che, per effetto del trasporto o per incuria della fabbrica o forse perché non lo sapevate (e li avete sparsi sul tavolo da lavoro!), non se ne sia distaccato uno o più e cercateli nella scatola perché spesso si infilano tra cartone e sede del palo. Pretendete che ci siano tutti! A prima vista (specie se siete presbiti) sembra una sciocchezza, ma se farete mai una foto o una ripresa video macro, state certi che l'occhio andrà a cadere proprio lì! E il *criticone* di turno, con gioia maligna, Ve lo farà di certo notare...



foto 008

I pali a torre non presentano grandi difficoltà, ma occorre intuizione per posizionarli tra i binari della stazione (perché servono sempre lì o negli scali elettrificati), seguite le istruzioni e la *consecutio temporum* per l'avvitamento delle viti, prima quelle delle basi, poi fate scorrere il palo delicatamente sulla sede avvitata. **CONTROLLATE** che i pali, più larghi alla base, come logico, non interferiscano con il passaggio di rotabili lunghi e attenzione al gruppo cilindri delle loco a vapore e ai carri che portano scorie da fonderia! I braccetti porta-filo sono scorrevoli, ma in caso di particolari posizionamenti (centinaia i casi diversi) può risultare necessario anche muovere i tiranti superiori, per non creare brutti avvallamenti del filo ad arco in alto (vedi varie foto come la **037**); i braccetti (ed ora sono istruzioni per i *Professionisti* con una certa esperienza!) se sono posizionati sui *#deviatoi* possono essere invertiti di 180° (vedi per esempio la foto **022**) per accogliere l'incrocio della filatura... il che non vuole dire niente e tutto, insomma se mi *affittate* per un week-end Vi potrei aiutare! Vi aiuterò anche con tante foto allegate al libro nel DVD, scattate durante la realizzazione di Vi-



foto 022

baden 3, li troverete anche degli elementi speciali, quali i pali torre con contrappeso per binari tronchi (Sommerfeldt) (foto [009](#), [015](#), [016](#), [017](#), [023](#), [027](#), [028](#) e da [074](#) ([078](#)) a [081](#)) o l'auto-costruzione della calata della alimentazione in stazione, tratta da un fantastico libretto della MIBA (foto [062](#), [063](#), [064](#), [065](#), [066](#), [067](#) e [068](#)). Attualmente i contrappesi per i fine corsa o per la tesatura dei fili in linea (al vero ogni 800 m circa!) sono commercializzati sia dalla Sommerfeldt che dalla Viessmann, quest'ultima casa produttrice ha degli articoli specifici per i pali Märklin, ma per trovarli in Italia, ci vuole pazienza...



foto 015



foto 017



foto 074



foto 078



foto 065



foto 066



foto 068

Attenzione, infine, alle strane foto sui cataloghi e persino alle foto di presentazione sulla Rivista Märklin Magazine, vi si trova di tutto: pantografi montati a rovescio sulla E 10.12 del Rheingold, o sulla E 50 (sempre poi nella produzione di serie tutto viene corretto); pantografi di vecchio tipo e poi in realtà vengono montati i nuovi (?), (è accaduto costantemente per le ultime Br 111 e sulla 151 Railion); pantografi pressati da rudi mani inesperte (!?) con gli isolatori del bel 200433 ad-drittura spostati sul loro basamento e questo nell'articolo di presenta-zione sulla Rivista Märklin della nuovissima E 10.1 color azzurro, nel 2006! L'ultima 103 rossa d'epoca V DB AG. viene presentata con i nuovi 603391 curiosamente con il ginocchio sconnesso del pantografo abbassato: si deve precisare che una partita di quei bei pantografi era certamente difettosa e ne so qualcosa io che ne ho ordinati almeno 8 coppie per sostituirli ai vecchi 7247; inoltre la 103 rossa ha carenature che non ebbe mai, ed anche la descrizione nel catalogo è errata in quanto, dopo i primi lotti di loco dotati di tali carenature anteriori avvolgenti, la DB degli anni Ottanta decise di non montarle più e per l'occasione il sottocassa ebbe un colore rosso fuoco, per fortuna che nella scatola vengono forniti solo i tubi dei freni ed i ganci modellistici; anche altri particolari come REC e ganci modellistici vengono fotografati montati sottosopra in belle loco svizzere...

MA CHI SONO I FOTOGRAFI? Fortunatamente gli errori vengono fatti solo sui prototipi.■

sviamento: termine italiano più corretto per indicare il deragliamento (francesismo)

Deviatoio: termine corretto per indicare uno scambio

§ 16.

Vibaden, la sua storia

(114 foto nella cartella “Vibaden, di mese in mese”+ 2 Miscellanea)

Iniziai la costruzione di Vibaden (pronuncia Fibaden) nel lontano 1987. Dopo un triennio, abbondante, di lavoro, alternato da lunghe pause, iniziai l'assemblaggio dei pochi moduli (non standard, vedi § 4) realizzati. Nel giugno del 1993 l'impianto era pronto nella prima sua *veste*: era allora, totalmente analogico, e non consentiva certo grandi emozioni. Le misure, circa 490×140 cm, erano comunque sufficienti a far circolare in H0 dei convogli discretamente lunghi, con deviatori ad ampio respiro della produzione K Märklin di quegli anni. *Tutto bene?* Niente affatto: molte delle scatole elettromagnetiche, montate sotto plancia e quindi al riparo dalla polvere, misteriosamente si *bloccavano* e solo dopo anni ho scoperto che la Casa Tedesca le avrebbe cambiate (gratuitamente!) in cambio di una serie migliorata, ma nessun mio *fornitore* d'allora mi disse niente... e l'impianto veniva perciò usato a singhiozzo, anche perché era quasi impossibile sostituire i deviatori, inghiaiiati sì parzialmente, ma intrappolati tra i binari completamente fissati. Nel 1995 così, causa un trasloco, fui quasi contento di smontare l'impianto. Salvai i moduli paesaggistici, e persino alcuni di quelli ferroviari. Iniziai quasi subito a ricostruire *Vibaden 2* in campagna, scontrandomi però con due nuove insidie: umidità e... *topolini!* Il primo era un problema serio a causa del locale fatiscente, che, con molta leggerezza, avevo scelto per il mio plastico. Non poteva bastare un *deumidificatore* (in Germania usarlo è prassi comune, visto il loro clima), a meno di non consumare energia elettrica in modo esagerato. La seconda insidia, poi, era tanto grave che nel maggio del '96 fui costretto a smontare di nuovo Vibaden (riassemblato già per il 90%!) e a chiamare un muratore esperto. Naturalmente dopo aver visto, e subito quasi impotente, lo scempio dei *roditori* perpetrato ai danni di interni dei caseggiati, della tiranteria superiore in refe della linea aerea, ed aver constatato, con disgusto, *quanto* avessero depositato all'interno del deposito locomotive. Gli impudenti *nocivi* penetravano dalle commisure del vecchissimo pavimento, scavate pazientemente in decenni di abbandono ed una volta vidi un *topastro* sfrontato aprire un garage del Bw! Vennero persino *rosicati* personaggi Preiser: un Dirigente in

H0 venne mutilato di un braccio, con il quale tentava di intralciare il passo agli *invasori* sul ponte girevole! Anche, ahimè, aggiuntivi di locomotive e carrozze... sparirono. Feci perciò letteralmente “blindare” la stanza del treno con uno strato consistente (80 cm) di cemento, inglobando delle lamiere di ferro zincato nelle pareti e, da allora, persino i ragni morirono di fame, non entrò più niente più grande di un batterio! A quel punto anche l’umidità scemò piano piano, ma mai del tutto. Il deumidificatore rimase, ininterrottamente, in funzione perciò per quasi nove anni! Nell’ottobre dello stesso 1996 ricominciò, tra indicibili *moccoli*, la ricostruzione e questa volta usai il nuovo binario “C” della Märklin, appena uscito come novità; forse che ai *tedeschi* fosse giunta notizia dei miei problemi? A proposito le misure lievitano a 550 × 240 cm, con una botola centrale, dove era collocata la centrale di comando, a cui si accedeva carponi.

Tutto bene? Neanche per sogno, le consegne di deviatori, lanterne per scambi ed altri accessori andarono così a rilento che Vibaden *Due* non vide circolare (in fondo era un ovale a doppio binario) i treni, sino al maggio del 1998. Nel frattempo, però, i nuovi binari erano senz’altro più sicuri sia per la conduzione di corrente, sia per la facilità di montaggio: esteticamente l’altezza della rotaia era apprezzabilmente contenuta rispetto al vecchio “K” ed i binari “C”, inghiaati come erano, mi suggerirono di sopraelevarli di un paio di centimetri ed utilizzare l’abbondante sotto-binario per far passare i fili degli scambi e linee varie e nascondere le scatole elettromagnetiche (generose) dei vecchi semafori ad ala Märklin. Anche recentemente (nel 2005/2006) ho optato, per la quasi totalità, per i semafori ad ala (ovvia la scelta di altri modelli, in scala), perché presenti ancora oggi in molte zone della Germania, anche transitate dai moderni ICE, per i semafori da manovra poi ho scelto le nuove marmotte Märklin perfettamente in scala ed illuminate da led. Poiché le scatole elettromagnetiche dei nuovi semafori Fleischmann sono molto più contenute, in Vibaden 3 non è stato necessario sopraelevare i binari “C”, con risparmio di tempo e fatica.

Vibaden ha sempre spaziato, in qualunque versione da me realizzata, per ambientazioni temporali, tra il 1949, anno della nascita delle moderne DB, ai nostri giorni e, geograficamente parlando, si trova idealmente, o almeno questa è l’intenzione, nel cuore della Germania.

VIBADEN IMPIANTO “CAMALEONTE”

Nel corso di tanti anni di passione si finisce per raccogliere tanto materiale, solo che gli anni passano e mentre, che so, una vaporiera si è acquistata quando era ancora in servizio (metà anni Sessanta o Settanta), oggi è sì e no pronta per un museo ferroviario (la Germania ne è piena). Locomotori Diesel ed elettrici passano di moda e vengono via via sostituiti da mezzi moderni, chi ha cominciato oltre 50 anni fa ha, insomma, un po' di tutto.

Che si fa? Ho pensato ad un impianto *camaleonte*, che possa, almeno in parte, essere plausibile negli anni Cinquanta come ai giorni d'oggi.

Le regole base sono:

- 1) il paesaggio cittadino sia sempre un centro storico, preservato gelosamente nel tempo, plausibilmente, in ogni Nazione Europea, niente grattacieli nel '49!
- 2) Personaggi il più possibile mobili e sostituibili: cambiano mode ed uniformi ed una giovane in minigonna negli anni Cinquanta sarebbe da arrestare, o... peggio, relegare in un “*Laster-höhle*” (Casa Chiusa o bordello)!
- 3) Dove possibile gli edifici industriali (quelli sì che cambiano!) dovrebbero essere amovibili.
- 4) Intuitivo il continuo ricambio di mezzi ferroviari e mezzi stradali ed annessi vari (esempio: secchi spazzatura, cartelli pubblicitari, antenne TV e chi ne ha più ne metta!); per automobili e camion è consigliabile una enciclopedia tematica, (chi si ricorda quando è esattamente uscita quella VW, Mercedes o BMW?) per non commettere anacronismi. Sappiamo tutto sui mezzi ferroviari (grazie a cataloghi e riviste), pensate per esempio per quanti anni le E 94 sono rimaste in servizio, prima come DRG poi come DB e c'è mancato poco che arrivassero alla DB AG (anzi, una c'è riuscita: la 194 158 ed è oggi atta al servizio, per la precisione!), mentre nel frattempo un modello di “Maggiolino” in Germania, od una Fiat 500 in Italia, non erano neanche in progettazione e poi sono divenute auto utilitarie ad enorme diffusione, hanno magari in seguito cambiato due o tre volte la forma di sportelli ecc. e sono in fine uscite di produzione!

VIBADEN (LA REALIZZAZIONE E L'ESERCIZIO)

Come detto la prima realizzazione era stata progettata ed assemblata tra il 1987 ed il 1993 interamente con binario “K” Märklin (vedi la rara foto [10](#) del 1993 (nella cartella Miscellanea), molta infamia e poca lode... lode invece al nuovo “C”, che oggi ha raggiunto la piena maturità, anche grazie ai moderni scambi ad ampio respiro, che non potei utilizzare (perché tra l'altro non ancora in produzione!) e purtroppo per il grande spazio che sottraggono all'esercizio, da tenere in conto durante la realizzazione. Insomma Vibaden 2 nacque in un periodo di transizione, perché altrimenti sarebbe stata progettata in modo speculare: infatti la parete di fondo era più lunga di quasi 70 cm, ed invece di accogliere un lungo rettilineo avrebbe potuto essere la zona ideale per la stazione centrale o Hauptbahnhof. Inutile recriminare.

Attesi inutilmente, e pazientemente, tra il '96 ed il '98 l'arrivo di nuovi binari con curve ampie in “C”, alla fine, sconfortato, utilizzai il vecchio “K” per il doppio ovale esterno, con curve da 120 cm di diametro ed il “C” per la zona stazione; anche nella zona dietro il fondale, che nascondeva metà dei rettilineo fu utilizzato il “K” e la vecchia (ma robusta e sicura!) linea aerea Märklin, mentre nella zona visibile la catenaria era Sommerfeldt. Per un più che evidente risparmio, auto-costruii gran parte delle campate che sorreggono la linea aerea in stazione, con un risultato meccanico-estetico, per allora, apprezzabile e più recentemente ero entrato in possesso di una linea Sommerfeldt di seconda mano: con parte di essa migliorai la zona più visibile (vedi la [foto 07](#) di M. Palazzo, nella cartella Miscellanea) e ovviamente più accessibile di Vibaden, impossibile operare sulla vecchia zona della stazione, anche inutile, a meno di non dover smontare (suicidio!) per molti mesi il plastico. Dunque entrando nella stanza dell'impianto (620 cm, di cui 550 cm di plastico x 240 cm) ci si ritrovava letteralmente stretti come sardine, ed io non sono proprio piccolo! Unico vantaggio è che, per accedere alla centrale operativa, poiché ero costretto a farlo strisciando, sono stato anche costretto a non ingrassare troppo, a tutto vantaggio almeno della salute...! Molti vennero a visitare il Vibaden analogico, anche un redattore di Tutto Treno.

Nel 2001 fu un lavoro di Angelo Parodi, apparso sul n° 226 di iT a tentarmi (galeotto fu l'articolo...) verso il *digitale*, a cui avevo resistito per 15 anni, e, dopo aver sperimentato le meraviglie con rotabili già

digitali, iniziai pian piano a modificare (sempre seguendo i consigli di



foto 07

Parodi) l'intero parco macchine, tramite i canali ufficiali italiani (Ciciesse Model di Milano). Modificare delle locomotive analogiche, seppur non antidiluviane, comporta sempre un minimo rischio, io sono in grado di farlo quasi perfettamente... ma la *garanzia*? Ovviamente tutti i rotabili nuovi sono stati acquistati già digitali e, a parte il risparmio, perché digitalizzare in seconda battuta è più costoso, il divertimento cominciò allora. Se *qualcuno* oggi mi parla di locomotive analogiche... mi sento mancare! Troppo poco elastiche ed io, che filmo con la telecamera ogni rotabile, me ne accorgo benissimo: i nuovi motori, regolati elettronicamente, mantengono in qualsiasi condizione una marcia regolare e realistica, tanto che sembra di veder sfilare dei treni veri, così appaiono realmente giganteschi nei filmati. Gli analogici procedono a scatti, rallentano vistosamente per la minima livelletta, con un carico al traino si arrestano di scatto, mentre con il Digital Märklin è possibile regolare una frenata lunghissima (persino rischiosa agli inizi se non si fa l'abitudine) e dolcissima... è tutta un'altra cosa! Anni fa preparai in un documentario, gradito da amici appassionati, la parata di Norimberga del 1985, quella del 150° anniversario, spostata con *licenza poetica* a Vibaden 2, e sul plastico, ad un

certo punto, erano presenti, oltre al famoso VT 11.5 TEE in 7 elementi Märklin, anche 60 locomotive contemporaneamente (!) e solo due analogiche in corrente continua, alimentate tramite pantografo.

Nei miei vecchi impianti, nati come tradizionali, per far transitare *appena appena* un paio di loco indipendenti nel senso di marcia e regolazione, era necessario, anni fa, che una loco a vapore, Diesel o persino elettrica, prendesse corrente dal pattino e l'altra si alimentasse dalla linea aerea ben funzionante.

Grazie alla nuova Catenaria e palificazione, oggi prodotta dalla Casa di Göppingen con un rapporto realismo e robustezza eccellente, le loco tradizionali analogiche di altre marche che possedevo e posseggio tuttora in corrente continua, possono viaggiare avendo la massa in comune con il digital, in passato con l'alternata analogica sempre Märklin, ma non subiscono nessuna influenza negativa (o viceversa le digitali) perché le masse comuni sono elettricamente ininfluenti. Anzi vi confesserò che, da sempre, i rotabili Roco, Fleischmann o rari Lima, dotati di pantografo, hanno tutti subito un semplicissima modifica: una volta predisposti per la linea aerea, le ruote disabilite, tramite il solito deviatore, sul circuito stampato, vengono con un filo elettrico saldate a quelle ancora collegate, con il risultato che i locomotori prendono corrente dal pantografo e la scaricano con tutte le ruote a terra... sono delle *Märklin in continua*! Avrei potuto digitalizzare anche la linea aerea, ma Vibaden 2, pur impianto non piccolo, non mi consentiva di utilizzare più di 35/40 loco, grazie anche a vari binari di ricovero e alla piattaforma girevole con i suoi 12 garage chiusi e 4 binari aggiuntivi all'aperto. E poi avevo, ed ho, è vero, tre regolatori indipendenti digital e due in *continua*, ma ero, e sono, quasi sempre solo alla consolle di comando ed avendo *solamente* due mani ed un paio di occhi...! Anche a Vibaden 3 la linea aerea è solo analogica.

Parlando poi della centrale di comando (sia di Vibaden 1, 2 e 3) debbo precisare che, nonostante sia aperto alle nuove tecnologie, preferisco rimanere con i piedi per terra e vi posso assicurare che mi sento di gran lunga più tranquillo se, *io*, posso controllare con degli appositi occhiali/binoculari (vedi la simpatica foto **36** di Marco Palazzo, nella cartella "Attrezzatura") che *ogni* scatola elettromagnetica abbia, di volta in volta, risposto al comando tradizionale. Questo perché le nuove loco digitali spesso emettono numerosi suoni che impediscono, durante le manovre, di avvertire i tipici falsi scatti dei deviatorei, causati

da lunga inattività, da polvere od olio e persino per la perdita sul binario di piccoli aggiuntivi. Un tubo dei freni metallico, incastrato tra gli aghi di uno scambio, una volta mi causò un cortocircuito da *rompicapo* che riuscii ad individuare solo grazie all'analogico, pensate un po'!

Le centraline digitali 6021 della Märklin, o la nuova Central Station 60212, infatti, in presenza di un corto circuito si disattivano istantaneamente: convertii allora in tradizionale l'impianto (oggi mi sarebbe impossibile) tramite un deviatore di corrente autocostruito (necessario oltremodo se si vuole evitare la distruzione di una centralina digitale che non sopporta per un istante la corrente alternata di ritorno!) e smanettai con la cara, vecchia sovratensione, necessaria un tempo per invertire la marcia nelle loco analogiche. Nel buio, totale, vidi chiaramente una scintilla nell'oscurità ed allontanai l'aggiuntivo maligno che tanto mi aveva fatto pensare! Senza quel sistema sarei stato costretto ad ispezionare millimetro per millimetro decine di metri di binario. Attenti perciò a qualunque micro oggetto metallico, come le viti e tutte le mille cose che finiscono sui banchi di chi traffica con i modelli. È cosa comune che vengano attirati dai magneti dei motori, e se una vite da mezzo centimetro cade poi sul binario, ovunque, si badi bene, il nostro divertimento (si fa per dire) è assicurato! Rovesciate dunque delicatamente le loco, guardatele anche da *sotto* (non arrossiranno!) e controllate, quando vengono messe o tolte dal servizio sul plastico, che nulla sia aderito ai magneti e soprattutto verificate che gli aggiuntivi ci siano tutti!

VIBADEN (LA STORIA RECENTE)

Nel 2004 Vibaden 2 era, come si dice ironicamente, *alla frutta!* Mi accorsi che, forse anche a causa dell'ambiente umido (nonostante l'enorme consumo elettrico del deumidificatore!), molte lamelle di contatto dei binari K, nei tratti delle grandi curve costruiti su pannelli nel 1987 e riutilizzati *sic et simpliciter*, per i motivi di cui ho parlato in questo § (nel capitolo la *realizzazione e l'esercizio*), si stavano, ahimè, irrimediabilmente ossidando e nelle giornate più fredde alcune tratte erano prive d'energia! Riuscii a smontare alcuni binari periferici e verificai inorridito l'ossidazione delle lamelle di rame che, ad onor del vero, avevano comunque 17 e passa anni di servizio!

Impossibile intervenire dovunque, a meno di drastici smantellamenti (foto da **001** (**002**) a **006** di Marco Palazzo).



foto 002

Proprio in quel periodo (dicembre 2004) acquistammo per fortuna la nostra nuova casa, e nel suo giardino c'era un capannone disastro, ma ristrutturabile, che avrebbe fatto al caso mio, foto 007.



foto 007

Dopo l'immane (triste, ma non troppo) lavoro di smontaggio, (foto da **008** a **015**) imballaggio (43 scatoloni + 450 scatole varie Märklin!) ed il trasloco, iniziato solo in luglio 2005, quando la sala Hobby fu pronta, ricominciai a costruire Vibaden 3 nell'ottobre dello stesso anno.



foto 008



foto 015

Vedi le foto **016**, **017**, **018**, **019**, **020**, **021**, **022**, **023**, **024** e **025**, che raccontano della travagliata nascita della sala dove è ospitato il plastico. E, prima di ogni cosa, c'era da sistemare il materiale rotabile racchiuso nelle tanto *preziose scatole* che l'avevano protetto in tanti mesi di inattività, come si vede dalle foto **026** a **029**.



foto 016



foto 018



foto 019



foto 020



foto 021



foto 022

Il caos regnò sovrano per molti mesi, ogni tanto venivo, lo confesso, colto dallo sconforto (foto **030), ma, ottimista per natura, e con le idee,**

più chiare che mai, realizzai per primo una grande Schattenbahnhof* sotterranea (foto [031](#)) che, con un gran dislivello di circa 60 cm (!), mi consente di richiamare, a seconda delle epoche, vari convogli completi dal VT 11.5, all'ICE 3, senza doverli mai smontare e rimetterli nelle scatole, con il rischio reale di rovinare i loro delicati organi di attacco, meccanici ed elettronici, inoltre mi consente di invertire, tramite una *racchetta*, il senso di marcia e, con una serie di 3 deviatori lunghi 24712 nascosti in galleria, di rientrare nella stazione di Vibaden sempre sul corretto (in Germania) binario destro. A questo proposito voglio richiamare la vostra attenzione sul fatto che i lunghi anni di purgatorio a *Vibaden Due* siano serviti alla Märklin per completare, o quasi, la serie dei binari C, con la messa in produzione degli scambi lunghi e delle curve più ampie ed avendo più spazio optai senza meno per questi articoli... soltanto un appunto alla nostra Casa produttrice: quando potremo vedere la nascita di deviatori inglesi lunghi o a tre vie?

Continuando la mia storia, in soli 2 mesi ero già in superficie (vedi le foto da [032](#) ([034](#), [039](#), [048](#)) a [050](#); realizzai poi una seconda Schattenbahnhof dentro l'imponente galleria (foto [051](#) lunga oltre 3 metri, con 5 deviatori e 2 lunghi binari di ricovero) e, grazie anche alla facilità di montaggio dei binari "C" e della nuova linea aerea Märklin, nel febbraio 2006 entravo nella periferia ovest della nuova stazione di Vibaden, lunga ora ben 6 metri (vedi da foto [052](#), a [055](#)). Nel marzo 2006 già riposizionai e restaurai il pannello con la piattaforma girevole ed i garage realizzato addirittura nel 1991 (foto [056](#)) e realizzai *ex novo* il diorama ad esso adiacente con la gru digitale Märklin (stupenda!), dando, a tutta la zona, un ampio respiro! Confrontate le foto del mese di marzo 2006 dalla [057](#) alla [059](#).

Nel frattempo era iniziata la sistemazione della centrale comandi, vero cuore analogico e digitale del plastico. Centinaia di metri di cavi elettrici furono collegati e saldati tutti ad uno ad uno nella plancia a parete dotata di chiusura magnetica! Per terminare le connessioni ci vorranno ben 10 mesi, come si vede da una carrellata di foto dalla [060](#) alla [065](#) e questo perché, solo all'inizio di ottobre del 2006, poco prima della gradita visita di Marco Palazzo e sua moglie Tiziana da Milano, fu completata la cantieristica con il restauro e la posa sia della *storica* Chiesa, sia delle terme e della zona industriale.

La rifinitura del paesaggio prosegue ancora nel giugno 2007!



foto 030



foto 034



foto 039



foto 048



foto 056



foto 065

La curva est ed il suo fondale erano già a buon punto sin dal febbraio 2006, come si vede dalla foto **066** che ha immortalato il *primo* giro completato da una Br 151 rossa con 7 carrozze passeggeri variopinte ed anacronistiche. Ad aprile 2006 erano già tirate e posizionate 6 delle 9 sospensioni della linea aerea della stazione (foto **067** e **068**).



foto 068

Nel maggio 2006 il complesso passaggio a livello della Brawa, con le sbarre ad azionamento lento, fu installato e collaudato (foto **069**). La lunga posa della linea aerea (foto **070**) fu completata grazie all'aiuto dell'amico Mauro Cozza che mi riportò, direttamente da Milano, dei pali doppi particolari (simpatica foto **071**).

Tra maggio e giugno fu costruito lo scalo merci e restaurato il fabbricato annesso (vedi la foto **072** e la **073**). A fine maggio iniziai la realizzazione di una terza piccola Schattenbahnhof, quella di una cosiddetta Nebenbahn o linea secondaria, senza linea aerea, utile per ricoverare gli Schienenbus ed altri mezzi impiegati su tali linee come i moderni 628-928 (foto **074**, la **075** è di Marco Palazzo). *Attualmente (giugno 2007) la galleria è ancora da rifinire esternamente.*

A metà giugno 2006 fu restaurato, con grande pazienza, lo storico F.V. (fabbricato viaggiatori), danneggiato e polveroso (vedi la foto **076** e la **077**), riverniciai totalmente la banchina e ricostruii persino degli

ingressi, le segnalazioni e gli interni. Fu riposizionato il 5 giugno 2006, come dalla **foto 078** e la sua posa completata nell'arco di un mese, con la realizzazione *ex novo* delle due banchine, ad est ed ovest, **foto 079** e **080** quest'ultima foto è di Marco Palazzo.



foto 073



foto 078

Ai primi di luglio la periferia della città, con il passaggio a livello i giardini, un chiosco e un mercatino rionale era pronta (foto **081**).

A metà dello stesso mese iniziai a realizzare il difficilissimo tratto di collegamento alla piattaforma girevole, che, dal primo binario della zona stazione passava attraverso la restaurata, stupenda fossa di visita B&K, per arrivare al ponte girevole e, in agosto, le loco a vapore o diesel rientrarono nei garage! Vedi le foto **082** e **083** scattate a distanza di quasi tre mesi.



foto 082



foto 083

Nel settembre 2006, terminati i collegamenti delle luci cittadine (case e lampioni) l'impianto era quasi terminato (foto **084** e **085**).

L'ultimo cantiere, quello della zona industriale e della Chiesa con le terme e la statua del nano-elfo Vinz (Vincenzo) che dà il nome a Vibaden, fu completato nel settembre 2006 (foto da **086** a **089**).

La galleria, si può dire che sia ancora da rifinire, anche se in ottobre 2006 l'amico Marco Palazzo la trovò, durante la sua gradita visita, *quasi* perfetta, ma per il sottoscritto la perfezione è perfettibile! Vedi le foto **090** e **091** con il *gigante* Marco Palazzo in mezzo a Vibaden!

In ottobre, a parte migliaia di piccole rifiniture (un plastico non finisce mai di stupirci) dopo *dodici* mesi e circa 900 ore di lavoro... appesi il saldatore, il calibro, il metro ecc ecc ecc al chiodo. Ed ora mi diverto a "*presiedere al movimento*", come mi insegna l'amico modellista Nicola Zumpano del Sabotino Club di Roma.



foto 091

VIBADEN (I ROTABILI)

Quasi tutte le principali serie di locomotive a vapore, Diesel ed elettriche tedesche del secondo dopoguerra sono presenti a Vibaden secondo le Epoche classiche, modellisticamente accettate, ma con alcune varianti che elenco:

Epoca III-a – dal 1946 al 1955 con presenza massiccia di loco a vapore e contorno di case disastrate dai bombardamenti.

Epoca III-b – dal 1955 al 1960 con arrivo del famoso simbolo delle DB “Biscotto”, sino alla scomparsa delle BR 18 le mie preferite, anche se, a leggere le riviste tedesche, almeno una rimase in servizio sino al '66; il paesaggio cittadino si presenta con impalcature e restauri di edifici.

Epoca III-c – dal 1960 al 1968 con presenza sempre maggiore di loco Diesel V 80, V 100, V 160, V 200 e nuove Elettriche E 03, E 10 ecc. e la scomparsa totale dei segni terribili della Guerra.

Epoca IV-a – dal 1968 al 1974 epoca che va dalla nuova numerazione computerizzata delle loco a vapore, Diesel, elettriche ecc alle carrozze Pop ed alla nuova colorazione crema-blu oceano applicata su molte loco (tranne quelle a vapore!)

Nota: le locomotive a vapore ebbero una numerazione a tre cifre (gruppo base) ed altre 3 cifre (numerazione specifica della loco), come esempio la 03 divenne 003, la Br 38 – 038, la 44 – 044, la 86 - 086. Ci furono però delle complicazioni legate al fatto che le 50 erano ancora in servizio, dopo il 1968, in numero superiore al migliaio (!) e questo costrinse le DB a dover creare diversi sottogruppi 050, 051 e 052. Fortunatamente nessuna delle famose loco 52 da guerra superò il 1968 sicché non vi fu conflitto numerico con le 052 che in realtà erano derivate dalle 050. Vi furono altre specifiche numerazioni per le loco dotate di combustione a nafta, per esempio per le 44 (043), per le 41 (042) ed altri casi specifici.

Le Diesel persero la “V” (che in una impronunciabile parola tedesca, *Verbrennungskraftlokomotiven*, vuol dire locomotiva a combustione interna) e per esempio le V 200.0 divennero 220, le V 160 216 ecc.

Le elettriche persero la E di Elektrolokomotive che fu sostituita da un semplice “1” così le E 04 divennero 104, le E 44, 144 ecc ecc.

Epoca IV-b dal 1974 al 1986, periodo di grandi sperimentazioni di nuovi rotabili (pensiamo alle nuove elettriche 151, del 1973 circa) e nuove colorazioni, quali il beige-turchese.

Epoca IV-c dal 1986, anno in cui le DB decidono, dopo molti esperimenti, di utilizzare la nuova coloritura rossa con il “bavaglino” o fascione (striscia anteriore bianca antinfortunistica).

Epoca V-a – dal 1988 al 1993 con il ritiro dal servizio di tutte le locomotive d’anteguerra elettriche (BR 194, 118, 144 ecc.); la prima apertura della Germania Est, con l’arrivo delle loco elettriche 243 e loro successive numerazioni in 143; la sospirata caduta del “Muro” e la riunificazione tedesca (anche ferroviaria), sino alla scomparsa della Deutsche Bundesbahn (e della Deutsche Reichbahn dell’est) come soggetti indipendentemente operanti, il 31 dicembre 1993.

Epoca V-b – dal 1 gennaio 1994 al ... La ferrovia tedesca recente DB AG. (Deutsch Bahn Aktiengesellschaft) ed attuale, con moderni super treni veloci (ICE) e tanti ammodernamenti societari per trasportare convenientemente passeggeri e merci... almeno si spera! Un bailamme di nuove compagnie private!

Non manca però una cospicua presenza di loco a vapore nel...

Museo di Vibaden! Non riesco però ad esagerare troppo: per esempio pensate che a Merkligen girano, come si vede dalla foto **092** di Marco Palazzo, una EP 3/6 bavarese, elettrica con caldaia a vapore e coccodrilli marroni SBB, insieme alle improbabili Big Boy come nella foto **093** di M. Palazzo! E si noti che la linea aerea, proprio sopra il duomo centrale della immensa loco americana, è... montata male!

Ma siccome ognuno può fare quello che vuole, sul proprio mondo in miniatura, non mancano delle simpatiche eccezioni tutte destinate al “Museo”: una splendida Gt 2x4/4 color ocra bavarese (foto **094) in livrea anni '10, il Ce 6/8 III SBB/CFF/FFS ovvero il coccodrillo svizzero e una 03.10 carenata rossa a vapore, usata in Epoca V-b per trainare un gruppo di belle carrozze Rivarossi delle CWL, una composizione nostalgica che ha circolato, dalla seconda metà degli anni '90 in Germania... quei treni per ricchi turisti, trainati in Italia dalle “tigri” E 633.**

C’è poi un triste mini convoglio, tratto da una foto reale, con una 118 ed una vaporiera, Br 78, destinata alla fiamma ossidrica. Come spesso accadeva i macchinisti scrivevano dei cartelli per l’occasione, non si sa se per la gioia di non dover più lavorare su una vaporiera o per la tristezza di vedere la distruzione di una “amica”, ma di certo quello, della foto **095, suona come una condanna a morte: MEINE LETZTE FAHRT (il mio ultimo viaggio). Notate che persino il tender è stato svuotato del carbone (foto **096** e **097**).**



foto 096

Vengono anche fatti circolare convogli speciali (*Sonderfahrt*), dalle composizioni più diverse, di solito è la T 3, gruppo 89, a trainare delle carrozze antiche i cui cartelli di destinazione sono stati realizzati al computer (vedi le foto da **098** a **102**).

Sempre tratto da una pubblicazione tedesca la movimentazione di una Glaskasten, “Scatola di vetro”, Br 98.3, effettuata da una elettrica da manovra 160 su di un carro speciale ultrabasso, **foto 103**. Nonostante ciò il comignolo risultava troppo alto e avrebbe potuto avvicinarsi al cosiddetto “franco elettrico”, il limite, superato il quale, può scattare una scarica micidiale, per questo (vedi la foto **104**) per il trasporto, davvero speciale, lo stesso venne smontato e fissato al carro.

Persino il “pendolino” FS ETR 401 prototipo, trainato da una coppia di 216 e poi abbinato ad una carrozza misure Dienst um 312 (dotata di pantografi sollevabili digitalmente!) ed una elettrica 120 DB come avvenne nel 1987 e nel 1988, anche se non proprio *purista*, ma almeno



foto 103

contrario agli anacronismi ingiustificabili come sono, avrei preferito per il secondo viaggio abbinare alla strana composizione un furgone motogeneratore (vecchia produzione della Lima?) delle FS, credo per me oramai introvabile modellisticamente (vedi le foto **105, **106**, **107**, **108** e **109**).**



foto107



foto 108

L'elettromotrice *Gläsernezug* 491 001, poiché è un rotabile rimasto unico, vedi le foto **110** e **111**, non viene giammai presentata sul plastico nelle due colorazioni ante e post 1986, roba da fantascienza... così non ho mai gradito loco di fantasia o *quasi costruite* (tipo la gigantesca Mallet 53 DRG o BR 10 rossa), insomma, pur con qualche deroga, la realtà viene rispettata il più possibile.



foto 110



foto 113

Ad esempio viene trainato un solo elemento singolo dell'elettrotreno ET 403 dallo strano muso a becco d'anatra e per questo ribattezzato "Paperino" dai ferrovieri tedeschi, che, dal 1990 al 1993, con la livrea gialla e grigio chiara ed il nome "Lufthansa Airport Express", fece da collegamento sperimentale, e miseramente abortito, tra ferroviaria ed aeroporto, con l'intenzione, *non malvagia*, di utilizzare il treno/aereo per piccole tratte, evitando o limitando almeno, l'uso degli inquinanti avioggetti (vedi le foto **112** e **113**). Il convoglio ET 403 completo, causa l'indurimento della plastica (di produzione Lima del 1991 circa) e la subentrata fragilità dei ganci corti è andato distrutto ed il pezzo unico rimasto ha il gancio ricostruito con ricambi Märklin.

Il "Cocodrillo" svizzero Ce 6/8 III 13302, per esempio, viene presentato perché realmente trainato dalla 194 155 come avvenne nel 1984, mentre il Ce 6/8 III 14310 è destinato al (plausibile) *museo ferroviario*. Vengono, man mano che passano le epoche, ogni anno (reale) allontanati rotabili fuori tempo: prima vecchie vaporiere (BR 59, 75) ed elettriche tipo E 70 o 71, poi, che so, vecchie Diesel come la V 140; con l'epoca IV vengono, prima utilizzate loco a vapore, Diesel

ed elettriche con la nuova numerazione computerizzata, ed al termine della suddetta IV, abbandonano la scena operativa tutte le Dampflok; con l'epoca V lasciano l'impianto anche le potenti e rumorose (Digital) V 200/220 o 221 ed elettriche come le 118 ecc. Si arriva al presente ferroviario ed all'ICE 3 e tempo dopo si ricomincia con l'epoca III-a, dopo aver naturalmente eliminato ogni modernità (persino i cassonetti per rifiuti ed antenne sui tetti non vengono trascurati!). Come avviene in Germania (beati loro!) organizzo per l'Epoca V un Plandampf, cioè giornate in cui vengono utilizzate, al traino di treni ordinari, delle loco a vapore! Questa pratica è oramai comune, ma in Italia ci lamentiamo anche se una vaporiera fa bruciare con le faville delle erbacce secche, per incuria non tagliate, e non pensiamo alla pubblicità di ritorno verso la ferrovia, ci lamentiamo della TAV urlando sotto i cavalcavia delle autostrade, cresciute come funghi... dovunque!

VIBADEN (LA MANUTENZIONE)

Trattandosi di un impianto Märklin, la pulizia del binario è molto limitata: ogni sei mesi circa un convoglio speciale con carri di diverse marche (un Roco, un Liliput ed una coppia Märklin, foto 114 di Marco Palazzo) viene trainato in ogni angolo a scovare polvere ed unto, soprattutto nei vecchi binari "K" (ora limitati a meno di 2 metri, su 150, e solo nella zona della gru mobile digitale!) che sono soggetti ad imbrattamento; nella asciutta sala del plastico non è più attivo il deumidificatore, grazie alla perfetta coibentazione; l'aria della sala lunga 7 metri e larga 4,50 e dagli alti soffitti viene rinnovata aprendo le ampie finestre, dotate di robustissime zanzariere d'acciaio (anti-topo, non sia mai!) e schermate dalla luce con pannelli semitrasparenti di policarbonato, per evitare danni ai rotabili, causati dal sole diretto. E cambiare l'aria a volte è necessario, perché quasi tutte le 50 loco a vapore presenti, sono dotate di dispositivo fumo e persino la piccola 80 Märklin, la Br 75, la Br 78, le 86/086 e una 216 *lollo* Diesel (!) *fumano*, grazie a modifiche da me ideate (leggi a tal proposito attentamente nel § 9). Il "fumo di Vibaden" è realizzato con un liquido particolare, che risulta bianchissimo ed ha un costo irrisorio.

Si tratta, in pratica, del liquido industriale puro, senza ritardanti e profumi, ed è lo stesso petrolio ultraraffinato (sigla SX 24) usato dalle varie Case fermodellistiche e... nelle *case* in scala 1:1 per riscaldarsi! Essendo del tutto privo di residui ha un enorme vantaggio rispetto al



foto 114

più salato Seuthe o Märklin: non imbratta i cannellini ed allunga la vita dei dispositivi fumo a tal punto che da circa 6 anni (e ne ho ben oltre 50 in funzione!) non debbo più lamentare una sola perdita (sic!). Anni fa un appassionato Märklin, famoso per essere stato anche titolare di una casa artigianale fermodellistica, che produceva, ormai introvabili, ottimi aggiuntivi per locomotive, dopo aver visionato uno spezzone di un mio documentario in VHS, mi ha chiesto: “Come fai a far fumare così vistosamente tutte quelle locomotive? Ti costerà una fortuna!”. Gli promisi allora mezzo litro di fumo, ma non si è fatto più sentire. Con l’amico Mauro Cozza abbiamo invece acquistato e diviso recentemente ben venti (20!) litri di “fumo”, non c’è che dire: una bella scorta! Salute permettendo, dovremmo impiegare decine di anni per consumarla. Il Capitolo un tempo finiva qui...

***Schattenbahnhof = letteralmente *nascosta stazione*, stazione fantasma ovvero ricovero, non in vista di rotabili. molto usata dai fermodellisti d’oltralpe. Così come gli elementi elicoidali, consentono, anche in spazi relativamente ristretti, di allungare il percorso ferroviario di un convoglio.**

IL CARRO “PULISCIPUNTE”

Assolutamente inedite queste foto dell'ultima, per ora, iniziativa del sottoscritto per limitare al massimo gli inconvenienti legati al deposito di polvere, olio sulle punte di contatto del binario “C”.

Spesso anche macchine nuove, con pattini ovviamente perfetti e non usurati, trovano difficoltà a transitare su zone poco frequentate (ad esempio quelle nelle zone limitrofe ai Bw) a causa dei depositi di grasso e polvere che non vengono rimossi dal passaggio dei rotabili dotati di pattino. A questo proposito ho sempre riscontrato poco veritiero il tanto decantato annuncio che compariva nei cataloghi di anni fa che suonava all'incirca: “Il pattino strusciando sulle punte di contatto le pulisce!”. Non è mai stato così. È pur vero che dopo un certo numero di giri la situazione, in plastici abbandonati da tempo e coperti di polvere, non di olio e polvere, tende a migliorare, ma il binario “C”, al momento e salvo modifiche della Casa di Göppingen, non ha dato un risultato perfetto. Le punte di contatto, come avveniva per i “K”, tendono a raccogliere lo sporco e, nel 99% dei casi, provocano delle incertezze nella conduzione che si manifestano con:

- a) nell'esercizio in analogico si possono avere scintillii tra pattino e punte e blocco del rotabile se procede a bassa velocità; in marcia veloce il problema è meno evidente nelle loco con motori solo analogici o con decoder Motorola, più marcato in quelli MFX.
- b) Nell'esercizio digitale vecchio (Delta e FX Motorola) si può arrivare all'arresto solo se il locomotore viaggia a passo d'uomo. Comunque il difetto si palesa.
- c) Nell'esercizio con decoder mfx l'arresto è frequente e molto evidente, a volte avviene persino con la loco in piena corsa lanciata a velocità medio alta.

Esiste ovviamente una spiegazione a tutto questo, ma, senza entrare in una astrusa ricerca delle cause micro fisiche ed elettroniche, ecco dalla **foto inedita 644**, colta sul Diorama Modulare di Tito Myhre, il principale imputato di tale strano difetto, del resto subito puntualizzato anni fa dalle Riviste fermodellistiche italiane (con gioia): la punta di contatto! In realtà, come vedete, NON è una vera e propria punta, come non lo era nei binari “K”. I tecnici della Märklin non potevano rendere più *pungenti* le vestigia della terza rotaia degli Anni '50, per-

ché la qual cosa avrebbe provocato, come invece avveniva con i binari “M”, un abnorme consumo dei pattini. Quando ero un pupo, 50 anni fa, mi ricordo bene che con mio padre ci recavamo nei migliori negozi di giocattoli a Roma per acquistare dei pattini nuovi perché i vecchi erano letteralmente scavati dalle punte “M”.



foto inedita 644

Tramite l'amico Domenico abbiamo contattato una famosa, almeno in Germania, casa che produce carri specifici, adattati al sistema della Märklin, utili per la pulizia del binario e delle punte centrali. La tecnologia usata si avvale o di una coppia di carri dei quali uno ha funzioni aspiranti e l'altro pulenti tramite dei feltri ed una spazzola girante centrale. La coppia (dotata di decoder o analogica) viene trainata da una potente loco e se ne va così per il plastico a raccogliere polvere e *aggiuntivi* con l'aspiratore, che fa confluire il *raccolto* in un serbatoio che viene poi setacciato per il recupero di quanto scovato tra i binari. Recentemente però il problema delle nuove punte centrali “C” si è fatto sentire con il *tam tam* della Rete e la stessa Ditta ha realizzato un nuovo carro che unisce in un solo elemento (tra l'altro dotato di decoder) la funzione aspirante e pulente. Il tutto non è a

buon mercato, lo dico subito, il costo si aggira intorno a quello di una locomotiva di fascia lussuosa e non aggiungo altro.

Alcuni anni fa avevo sperimentato un carro Liliput che puliva, e lo fa tuttora, molto bene le rotaie, ma di contro come i carri della **foto 114** non è in grado di intervenire sulle punte centrali. Un paio di anni fa, in concomitanza con l'inizio dell'esercizio regolare a Vibaden 3, realizzai una variante di un carro Roco a cui, centralmente, applicai della carta vetrata. Nonostante che il marchingegno fosse dotato di un vero molleggio il carro non riusciva a superare i deviatori e gli sganciatori, insomma puliva e risolveva abbastanza bene il problema dell'imbrattamento delle punte, ma solo in tratte dritte o curve senza deviazioni di sorta. L'utilità era molto scarsa ed è inutile presentare immagini. L'idea però mi frullava e siccome la necessità (di non spendere) aguzza l'ingegno, ecco la soluzione ad un costo risibile.

GLI INGREDIENTI

Nella **foto inedita 791** ecco il materiale necessario:

- 1) un vecchio pattino 7164 dal valore prossimo allo zero;
- 2) un carro pianale, porta container del tipo economico lungo 11,5 cm ed uscito in una miriade di versioni da quella del compleanno nel 2004 art, 44268 a quelli del 2007 comparsi con l'allestimento dei rotabili operativi della "THW" (Protezione Civile Tedesca) nella confezione 00758 e dal costo vicino ai 10 €;
- 3) due rondelle plastiche (spessore circa un mm) costo 5 cent;
- 4) una vite con dado che la Märklin forniva abbinata alla vecchia linea aerea o ai corredi sottoplancia per deviatori slanciati "K". Per capirci deve essere tanto piccola da bloccare il pattino e lunga circa 1,5 cm, credo si possa richiedere, insieme al dado, alla Ciciesse Model;
- 5) carta vetrata P 180 costo 0,50 cent per mezzo metro;
- 6) collante Bostik, sarebbe importante non usarne altri tipi: in Umbria si trova anche nei supermercati;
- 7) un paio di forbici
- 8) uno o due pesi, anche del tipo per pesca a fondo di circa 30/40 grammi, costo 15 centesimi.

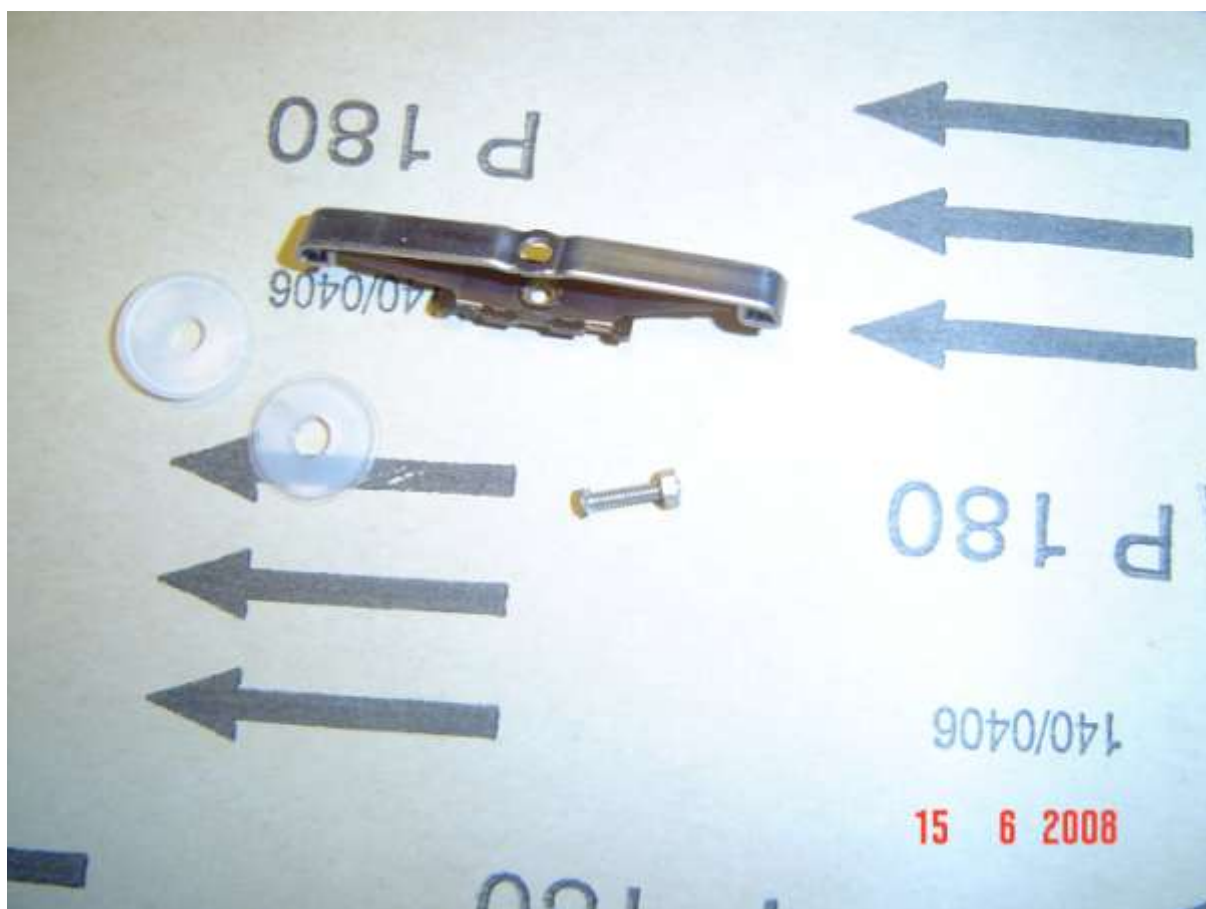


foto inedita 791

Si ritaglia una striscia sufficientemente stretta da coprire il vecchio pattino e abbastanza lunga da seguire le curvature dello stesso e più delle parole osservate la **foto inedita 795**, si incolla e si lascia per circa un'ora ad asciugare. Seguire le istruzioni del collante alla lettera? Sono secoli che sul Bostik viene indicato un tempo di attesa di 15 minuti (!) prima di far aderire le parti... sospetto che ci sia un errore di traduzione in quanto dopo un quarto d'ora la colla è bella che seccata. Sia come sia io, da sempre attendo una trentina di secondi, necessari per far evaporare i solventi che danno quel buon odore al Bostik, e poi faccio combaciare i materiali da riparare o altro... funziona bene!

È importante inserire nel pattino, **prima d'incollare la carta vetrata**, la vite. Quando dovremo fissare il dado sarà sufficiente un minuscolo foro nella carta per far girare o tener fermo, come volete, con un mini cacciavite l'intaglio della vite stessa.



foto inedita 795

Nella **foto inedita 796** il carro, privato del container, con il foro già pronto e la vite stretta.

(Nota: per allontanare i container stringete con un paio di pinze, dal basso, i supporti sporgenti che tengono unito il container al telaio base e si solleva. Il consiglio è valido per tutti i carri serie Hobby lunghi 11,5 cm)

Il foro va praticato dall'alto in modo da trovare esattamente la zona centrale del telaio dotata inoltre di un foro provvidenziale nella piastra metallica che funge da contrappeso. Si inizi a forare con una punta da 1,5 mm per arrivare subito alla misura da 2 mm, max 2,5 mm, il telaio è di plastica consistente e non è facilissimo forarla.

Volendo oltre al peso del telaio (che potete a piacere staccare durante le operazioni di fissaggio del dado) si può aggiungere un altro peso da circa 30/40 grammi, ricavato da vecchie loco in disuso o reperito in un negozio di caccia e pesca. Nella **foto inedita 796** è stato incollato per le prove in modo decentrato, il mio è solo un esempio. Nella **foto inedita 797** si noti la posizione delle 2 rondelle in plastica (unite e posizionate solo in basso per garantire una corretta distanza tra pattino e punta di contatto. Il tutto appare pulito ed ordinato.

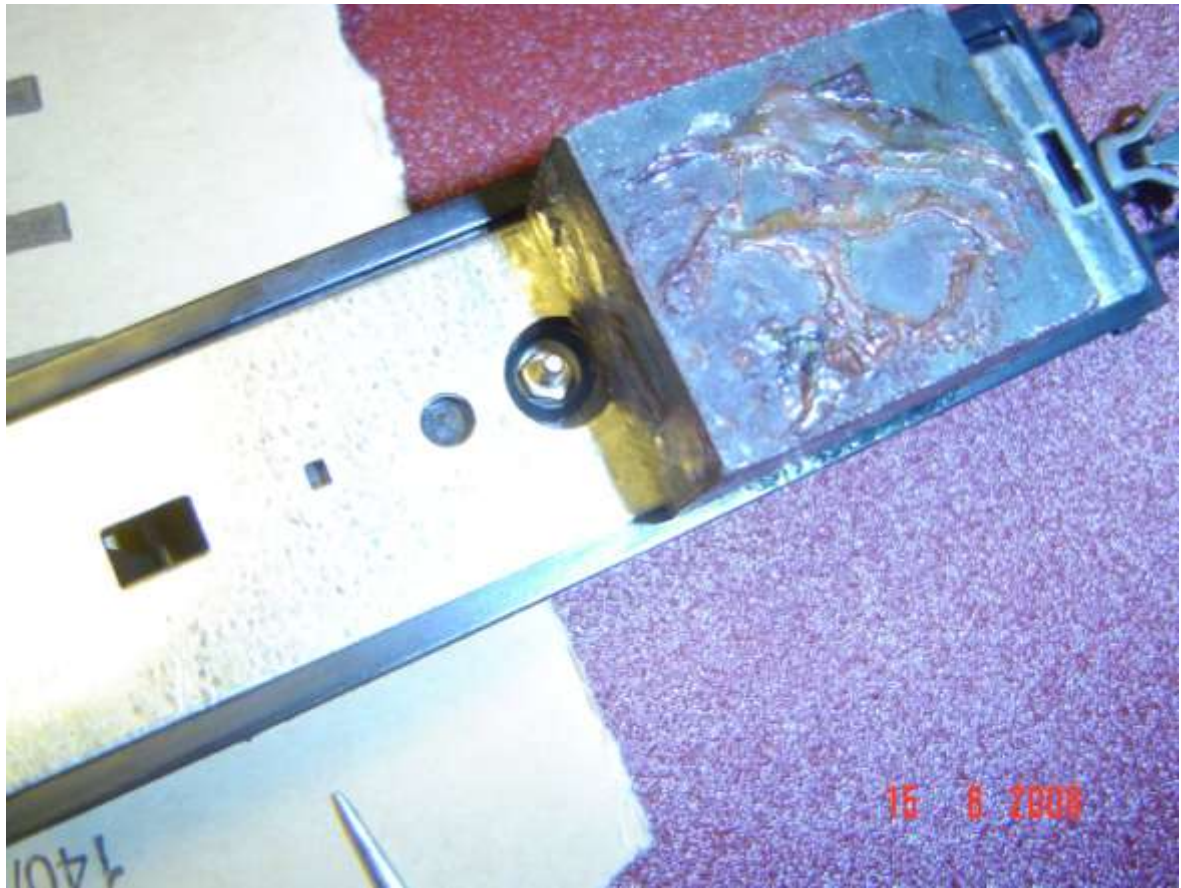


foto inedita 796

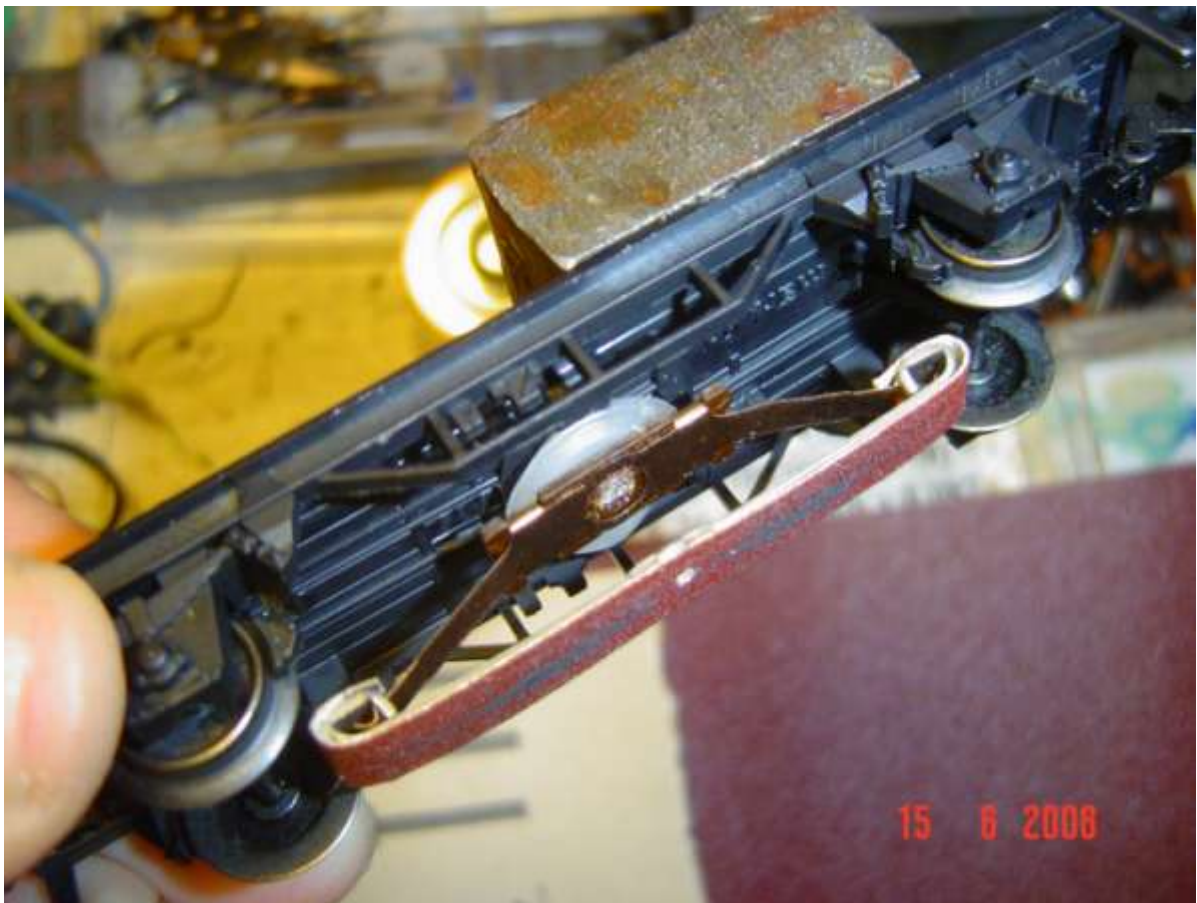


foto inedita 797

Ovviamente era necessario soprattutto sperimentare l'utilità di un tale carro! Ho preparato una composizione eterogenea con una V 36 al traino, sperimentando così con una loco non particolarmente potente l'effetto resistenza di tale carro. Per aggravare il tutto ho aggiunto anche uno solo della coppia dei carri (art. 46010), in teoria forniti solo a quanti potessero dimostrare un'appartenenza decennale al Club Insider, in realtà venduti liberamente (N.B. sino ad esaurimento scorte!). Questi carri, anche nei deviatori slanciati, possono incontrare difficoltà e sviare durante il transito: se isolati (oggi vengono forniti così) di norma rientrano in "carreggiata" facilmente, ma se in doppia si possono letteralmente piantare causando dei danni alla linea aerea, ai picchetti limiti o ad altri abbellimenti di linea.

La composizione ha viaggiato benissimo e il mio carro non ha trovato difficoltà nel ripulire i quasi duecento metri di binari, scendendo e rientrando dalla Schattenbahnhof senza problemi. Nelle **foto inedite 793** e **794** si noti il passaggio anche nella zona del passaggio a livello senza barriere presso lo scalo merci di Vibaden.



foto inedita 793



foto inedita 794

I RISULTATI

Francamente non credo ai miei occhi ed alle mie orecchie: le locomotive che prima si bloccavano adesso viaggiano senza problemi e rallentano tra stridore di freni. In particolare mi dannavo per non poter sostare con sicurezza davanti al semaforo d'ingresso lato est della stazione di Vibaden, spesso le loco mfx si piantavano e si doveva intervenire con una loco di riserva che doveva sospingere all'indietro delicatamente la macchina in *panne*. Nel curvone lontano, e non facilmente raggiungibile nel lato ovest, c'era un punto in cui la doppia Carlotta e la Br 64 si bloccavano se non si procedeva a tutta velocità, solo che io avevo regolato al minimo la velocità massima di quell'accoppiata di Diesel che non raggiungeva gli 80 km/h e più o meno per la Br 64 accadeva la stessa cosa; per citare un ultimo esempio gli Schienenbus, uscendo dalla terza Schattenbahnhof, incontravano difficoltà a percorrere un tratto subito dopo la galleria: a causa della polvere insomma la mia Vibaden aveva bisogno sempre di una ripulita manuale

non agevole. Dopo il passaggio del carro da me ideato i problemi sono del tutto finiti! Ovviamente la carta vetrata va sostituita e nella **foto 795**, scattata dopo un percorso di circa un kilometro (87 in scala H0) si inizia a notare una certa incisione, visibile anche nella **foto 797**, l'operazione non è difficile, se si è usato il Bostik: con un cutter si allontana la vecchia carta, con dell'acetone (o alcool) si ripulisce la colla vecchia e si ripete l'operazione di ritaglio ed incollaggio. Nella **foto 799** il container rimontabile del carro, la pubblicità è quella di una Ditta che produce... profilattici! Calcolate che l'usura, non del profilattico, maligni, della carta vetrata P 180, è sì direttamente proporzionale all'uso, ma che un passaggio una volta al mese dovrebbe risolvere i vostri problemi, di conduzione elettrica, puntualizzo, anche nelle zone difficilmente raggiungibili, calcolate poi il costo e... ☐



foto inedita 799

§ 17.

LA MACCHINA A VAPORE

Tappe storiche fondamentali

Premesso che questa invenzione dell'Uomo è frutto di un numero incredibile di esperienze ed esperimenti (molto spesso tragici), ecco di seguito i *nomi* di coloro che hanno maggiormente contribuito alla realizzazione di macchine a vapore, dapprima utilizzate per scopi industriali statici, e di lì a pochi anni con molte e travagliate modifiche rese automoventi. I neologismi allora fioccarono a ripetizione sino a giungere alle parole moderne che tutti conoscono quali: locomotiva, treno a vapore o più familiarmente vaporiera.

DENIS PAPIN (1647-1714)

Fisico ed inventore francese, studiò medicina ed in seguito insegnò Fisica e Matematica all'Università di Marburgo.

Nel 1679 costruì la celebre *pentola a pressione* o *digestore*, come da lui chiamata, un recipiente, a chiusura ermetica, dotato di una valvola di sicurezza.

Studi e ricerche, condotti tra il 1704 ed il 1707, gli consentirono di realizzare una pompa a vapore ad alta pressione, descritta nella sua relazione "Ars nova ad aquam ignis adminiculo efficacissime elevanda".

Costruì anche un propulsore a vapore per un battello fluviale, che però non ebbe seguito, proprio per l'opposizione dei battellieri, timorosi della concorrenza.

NICHOLAS –JOSEPH CUGNOT (1725-1804)

Ingegnere francese, costruì un veicolo semovente stradale chiamato *Fardier*, azionato da una caldaia a vapore e, nelle intenzioni, destinato al traino di pezzi d'artiglieria. Napoleone, sebbene visionasse il marchingegno, non lo giudicò positivamente a causa dell'enorme rumorosità e la bassissima velocità. Tutti questi difetti, per allora insormontabili, decretarono l'insuccesso dell'invenzione.

RICHARD TREVITHICK (1771-1833)

Costruì nel 1800 il suo primo carro a vapore, trascorsero anni senza che la sua realizzazione trovasse seguito per lo scetticismo dell'epoca. Il 21 febbraio 1804 costruì una *locomotiva* che trainò ben 5 carri carichi di 10 tonnellate di ferro e 70 uomini, alla velocità di 7,6 chilometri orari. L'impresa stavolta suscitò molta curiosità. Ma stupì con una specie di treno da circo, la cui locomotiva si chiamava "*Catch me who can* (mi prenda chi può!), che ebbe un successo sensazionale... per viaggiarvi si pagava il biglietto!

GEORGE STEPHENSON (1781-1848)

Figlio di un operaio cominciò a lavorare ancora bambino come aiuto fuochista; analfabeta sino a 18 anni seguì poi dei corsi serali che lo spinsero soprattutto allo studio della meccanica.

Il suo nome è legato al *Concorso di Rainhill*, in cui si cimentarono 4 macchine a vapore. Vinse la *ROCKET* (RAZZO) costruita appunto da Stephenson ed ebbe così inizio l'epoca del trasporto passeggeri su rotaia. La linea da *Liverpool* a *Manchester*, fu aperta il 15 settembre 1825, all'inaugurazione partecipò il Duca di Wellington, il vincitore di Napoleone.

Sentite tuttavia come anni prima il giornale "Joh Bull" aveva profetizzato:

"L'intera faccia del Regno verrà tatuata con queste cose orribili, grossi terrapieni spezzeranno le nostre meravigliose valli; il frastuono e il puzzo delle locomotive a vapore disturberanno la quiete del contadino e del signore (...)"

Altri profetizzarono che le galline avrebbero smesso di fare le uova e le mucche il latte!

La “ferrovia” arrivò dall’Inghilterra in Europa continentale solo nel 1835 (Belgio) e di lì a poco sempre nel 1835 in Baviera inaugurata dal re Massimiliano, la locomotiva si chiamava DER ADLER, cioè La Aquila. Nell’ Italia pre-risorgimentale fu il Regno di Napoli ad avere la prima strada ferrata nel 1839 tra NAPOLI e PORTICI.

Il primo treno italiano era trainato dalla locomotiva VESUVIO o BAYARD (vi sono da anni disparità d’opinioni sul nome della macchina, causati dalla scarsa documentazione giunta sino a noi).

L’attuale Bayard, come del resto la Adler tedesca, non sono altri che ricostruzioni (probabilmente fedeli) fatte realizzare da Benito Mussolini e, prima ancora, da Adolf Hitler in occasione dei rispettivi Centenari (1935-1939). La nostra Bayard è, da quel che so, ben custodita nel Museo nazionale di Pietrarsa.

La Adler, ricostruita nell’occasione del centenario delle ferrovie tedesche del 1935, è andata praticamente distrutta nell’incendio disastroso del 17 ottobre 2005 al Museo di Norimberga e per la sua ricostruzione (ne esiste tuttavia una seconda copia) sono stati stanziati fondi persino dalla Märklin e mobilitati i migliori artigiani ferroviari tedeschi.

È dell’ultima ora la notizia, apparsa sul Märklin Magazine, che la ricostruzione *dell’Aquila* è già iniziata e si prevede la sua *rinascita*, come una Fenice in tutti i sensi, nel 2010 in occasione del Giubileo dei 175 anni delle Ferrovie Tedesche (1835-2010). In realtà poi la ricostruzione è avvenuta molto rapidamente e le prime foto del perfetto restauro sono apparse già nel 2007 (!). Se riuscirò a vedere il secondo Centenario nel 2035 non riesco ad immaginare nemmeno che *cosa* organizzeranno i Tedeschi per la *loro* Ferrovia! Nel frattempo spero di poter organizzare di nuovo, modellisticamente parlando, la ricostruzione del 150° anniversario delle ferrovie Tedesche del 1985, naturalmente a... Vibaden 3!. ▣

§ 18.

**CONSIGLI SULLA MANUTENZIONE
DELLA FERROVIA MÄRKLIN**
(50 foto nella omonima cartella)

Premetto che, come accennato nel § 16, preferisco affidarmi ai canali ufficiali per importanti modifiche, ma aggiungo anche che non mi dispiace trafficare e *rischiare*, come avete, inorriditi, letto nel § 9, nel capitolo dedicato alle elaborazioni di locomotive d'ogni tipo.

Detto questo, è bene sapere che, se non abiti proprio a Milano, dove ha sede la Ciciesse Model di Franco Spiniello, unico riparatore ufficiale italiano per la Märklin, sei costretto a spedire, in caso di modifiche o guasti, i tuoi preziosi mezzi ferroviari per via postale. Ahimè...

Molti Negozi specializzati ritirano i rotabili da riparare o in garanzia e provvedono, per voi, ad inviarlo a Milano, o in alcuni particolari casi addirittura alla Casa Madre. In ogni caso c'è sempre un rischio e mi riferisco solo a quanto comunicato dai TG della Rai nel gennaio 2005: "Arrivano, da settimane con grave ritardo, in Germania, il 30% dei pacchi partiti dall'Italia e di questi *spariscono* circa l'8%!". La cosa fu a tal punto clamorosa nel 2004/2005 da far gridare da più parti allo scandalo. Tutto questo trambusto perché, a volte, qualche *banda* di malviventi prende di mira delle partite di plichi, pacchi e... li occulta (leggi: *ruba!*), rendendo così le spedizioni aleatorie.

Ora tutto è tornato normale, ma la paura è stata tanta.

Quindi è ben chiaro che, per piccoli interventi, sarebbe meglio, e meno *pericoloso* e costoso, saper intervenire da solì!

ORDINE

Non crediate che si possa far a meno del primo e più importante strumento di manutenzione: l'ordine!

a) Le istruzioni che riguardano le locomotive, i mezzi digitali in genere (gru, carrozze con funzioni ecc) vanno accuratamente conservate (vedi la foto 01), possibilmente lontano dalla polvere ed ordinate a Vostro piacimento. Attualmente, da me, occupano un enorme schedario. Ho, grazie al computer, catalogato anche tutte le loco e loro parti di ricambio, è stato un lavoro impegnativo, ma i frutti sono notevoli e la

facilità con cui posso ordinare un qualunque pezzo da sostituire, oggi, mi ripaga di tutte le fatiche passate a sfogliare vecchi cataloghi.



foto 01

Il mio metodo è quello di ordinare i libretti, foglietti o depliant per numero di codice (dallo 01 all'80), ma si possono catalogare in altri modi efficaci, come per esempio per tipo, a vapore, Diesel ed elettrico, o persino per l'anno in cui si è acquistata una particolare locomotiva! Ognuno scelga il suo metodo, ma lo scelga, perché è impossibile ricordare tutti i *modus operandi* per smontare o rimontare i mantelli delle nostre care loco, specialmente se ne abbiamo accumulate negli anni decine di tipi diversi (rileggi il § 3, "L'esercizio"). Se condite il tutto con la rivoluzione Systems degli ultimi anni...!

b) Le scatole Märklin. Importantissime, come le istruzioni, servono per spostare o spedire le nostre *beniamine* senza far subire loro dei danni e negli ultimi anni la Märklin ha ben optato per un tipo così avvolgente e protettivo che Vi confesserò *l'inconfessabile*: un giorno, alcuni anni fa, dopo un *meeting* con appassionati, uscendo dal locale, do-

ve si era tenuto l'incontro, mi cadde in malo modo la scatola con dentro la preziosa Br 45 *Insider*, nuova di zecca! Tragedia? No! Neanche un graffio, né un problema al sofisticato sistema digitale (Motorola) della macchina tanto incautamente custodita!

Chi ha la fortuna di poterlo fare usi delle mensole per ordinare queste preziose custodie nel modo preferito (leggi sopra al punto "a"), vedi la foto 02, scattata da Marco Palazzo a Vibaden 3.



foto 02

c) Le vetrine. Tengono bene in vista i mezzi ferroviari e, soprattutto, lontani dalla polvere. Nel vecchio Vibaden 2 (foto da **03** a **06** di Marco Palazzo) erano relegate in fondo all'impianto e di diverso tipo anche in legno. Nel vecchio plastico lo spazio, dove poter realizzare una zona *manutenzione*, era veramente racchiuso in circa 2 mq! Oggi nel nuovo impianto posso disporre di lunghe mensole, una parete ben illuminata ed un buono spazio, transitabile dai graditi visitatori persino con delle sedie, finalmente non soffro più di claustrofobia (vedi le foto **07** e **08**).



foto 07

d) Contenitori a cassetto. Sono utili per mettere in *ordine*: aggiuntivi per loco e carri, attrezzi speciali e solo per nominarne alcuni: le chiavi tubolari per smontare le bielle delle locomotive, le cerchiature di aderenza, dispositivi per il fumo delle vaporiere, pantografi, pattini, ricambi elettronici, vernici, viti, accessori di ogni genere... di tutto. Nella **foto 08** si vede anche che ogni cassetto è etichettato e messo in ordine alfabetico.



foto 08

e) Come maneggiare i modelli. Sembra facile, ma non lo è affatto ed è sufficiente una foto *macro*, che verrà scattata da *altri*, perché *Voi* la cancellereste, per evidenziare delle brutte impronte digitali di esseri enormi alti ben oltre 150 metri, ben stampate sui vetri delle carrozze, o sulle fiancate delle locomotive, come *marchi deturpanti*.

Ci sono in commercio dei guanti leggerissimi in cotone, acquistabili in Farmacia: confesso di averli, ma di usarli raramente. Sia per cattiva abitudine, sia per paura (reale) di agganciarmi a qualche particolare e lasciarmi sfuggire di mano delle locomotive preziose. Il tatto è infatti necessario per valutare se stiamo stringendo troppo con morse enormi (le mani!), o piegando un aggiuntivo. Uso invece non toccare mai le fiancate dei modelli, perché ho visto spesso i *biscotti* DB praticamente cancellati dall'umidità mista ai secreti epidermici, in vecchi modelli maltrattati e, se debbo sollevare una loco a vapore, la sorreggo dalle ruote e dalle fiancate dei carrelli, stessa cosa per le altre loco. Alcune certo sono pesanti e i treni automotori come i VT posso, al limite, sfiorarli sul tetto, ma poi basta un pennello morbido per cancellare le... impronte. Ognuno usi la massima accortezza e... basta saperlo. Spesso uso indossare un grembiule come i gioiellieri, le estremità sono fissate al banco di lavoro e in tal modo evito di cercare, come capita a tutti, per terra, gli aggiuntivi, le viti e qualunque cosa mi sia sfuggita ma-
lauguratamente di mano: è appeso a sinistra del cassetto nella foto **12** di Marco Palazzo..

f) Banco di prova a rulli. Ora commercializzato dalla Märklin come art. 78100 o 78101 per loco più o meno grandi. Io possiedo, da 12 anni, un tipo meno sofisticato, ma altrettanto utile (vedi la foto 09 di M. Palazzo), per lubrificare e testare eventuali interventi sui rotabili (foto **10** e **11**), francamente lubrificare *senza* imbrattare i binari del plastico è di vitale importanza per salvaguardare la conduzione della corrente in un impianto... dalle ultime foto, però, mi sono anche reso conto che il mio *rullo* ha bisogno di una urgente pulita!



foto 09

g) Banco da lavoro. Sogno *inconfessato* di ogni maschio della specie umana! Finalmente, dopo l'immane trasloco nel 2005, ho potuto collocarlo nella sala Hobby senza togliere operatività a Vibaden Tre, vedi la foto **12** di Marco Palazzo. Cercare di tenerlo in ordine è però impresa improba. Non sperate di farlo, mentre state *salvando la vita* ad una locomotiva! Datemi retta e riordinate *dopo*! E ricordate che un banco di lavoro ben gestito si ripaga da sé, e non parlo solo degli interventi sulle locomotive Märklin, ma anche di quelli su piccoli elettrodomestici di casa. *L'importante* è che non vi porteranno più alla *neurodeliri* perché non riuscite a trovare un cacciavite a croce, un martello, e che non vi bucherete più malamente e molto cruentamente un dito, come a me è purtroppo accaduto, per non poter usare il trapano a colonna!

h) Strumenti ottici particolari. Se siete delle talpe/aquile, come ero io a 20 anni, quando, bei tempi, riuscivo a vedere anche ad occhio nudo, gli infusori in un acquario o un passerotto su di un albero a 50 metri di distanza... buon per Voi! Ma, si sa, con gli anni la vista fa brutti

scherzi: i miopi riescono a cavarsela meglio, ma *gli altri* diventano presbiteri e in pratica non vedono più quanto stanno realizzando. Nella foto **04**, per esempio, il *sottoscritto* inforca un paio di occhiali non molto graduati, ma che mi consentono, in uno spazio di 4 o 5 metri di vedere meglio dei particolari, per evitare che un VT 11.5 tamponi, *non sia mai*, un convoglio fermo in stazione! Per lavorare alle locomotive, per controllare che nessun particolare sia saltato via (avete di recente controllato le *famigerate* sabbie delle E 44 37440 Märklin?), o per verniciare minuti particolari, uso invece un visore come nella foto **14** di M. Palazzo, in cui appaio alquanto... irsuto! Vi sono poi lenti addizionali per occhiali, lenti da banco statiche, lenti montate su plafoniere con bracci dotati di molle ed anche illuminate... scegliete. Utili, ma costosi, degli occhiali-binocolo graduabili secondo le esigenze individuali. Consentono di vedere, sino a 10 metri circa, dei minuti particolari, sono indossati nella foto **15** da Marco Palazzo durante la sua visita a Vibaden 2 nel 2003 e più di recente, foto **16** a Vibaden 3 nel 2006, entrambe le foto sono sue. Con questi *binocchiali* si vedono a meraviglia gli scambi ed i loro eventuali falsi scatti, le locomotive che si accostano ai respingenti, i movimenti sulla piattaforma girevole, insomma, tutto ed anche di più.

i) una “culla” di gommapiuma vedi la foto **17**. Per far adagiare, delicatamente, locomotive e rotabili, evitando graffi alle carrozzerie e non dimenticando che gli aggiuntivi si potrebbe egualmente impigliare nella gomma!

j) una “terza mano”. Quest’ultima non dovrebbe mancare MAI, visto che madre natura non l’ha prevista per noi umani. Se ingrandite la foto **12** è in basso, subito avanti alla lente statica.

PICCOLI PREZIOSI INTERVENTI

Attraverso le istruzioni, e seguendole punto per punto, si riescono facilmente a cambiare per esempio:

- a) cerchiature d’aderenza;
- b) carboncini per i motori di vecchio tipo;
- c) molle di richiamo per i vecchi relais ad inversione di marcia;
- d) pattini di presa di corrente;
- e) pantografi danneggiati o di nuovo tipo;

e si possono anche:

- 1)-smontare carrozzerie (vedi la foto **18**);
- 2)-cambiare il codice nelle loco (togliendole dal binario alimentato!) dotate dei vecchi decoder a tasti (vedi la foto 19);
- 3)- sostituire le lampadine delle locomotive;
- 4)- lubrificare assi e motori (foto **20** e **21**), con l'accortezza di NON esagerare con l'olio, io preferisco che la loco mi "parli", nel senso che lo uso solamente se percepisco il *rumore tipico* del motore a secco. Tentare di tenere il conto delle *40 ore di esercizio*, limite oltre il quale la Märklin raccomanda una lubrificazione, è una *mission impossible!*
- 5)- Effettuare piccole migliorie nelle cabine: macchinisti, verniciatura dei banchi di comando ecc (vedi § 9);
- 6)- controllo e verifica della distanza interna degli assi.

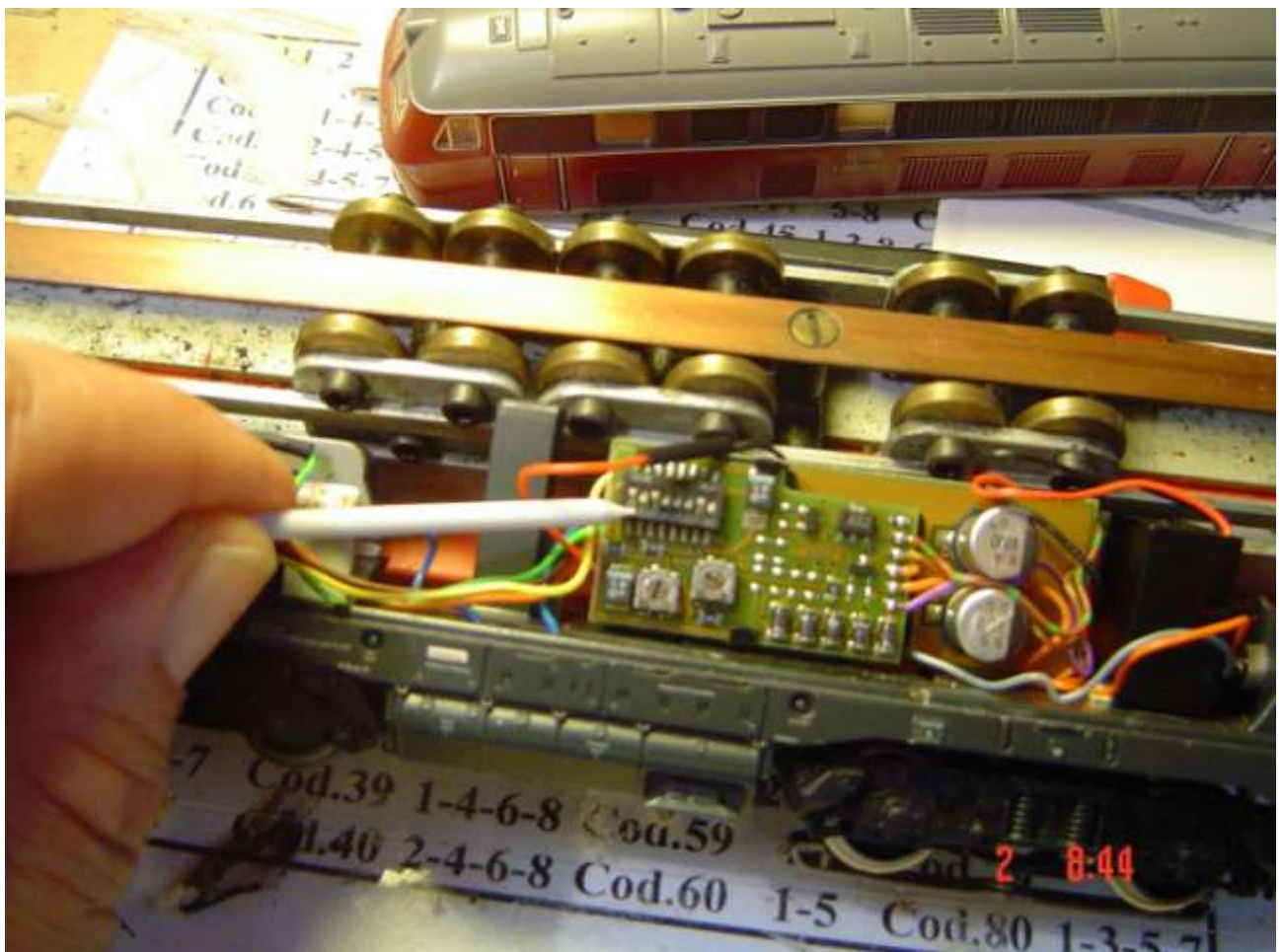


foto 19

Per quanto riguarda le cerchiature di gomma ci vogliono delle chiavi a tubo (fornite dalla Märklin stessa articolo 70900), un po' di pazienza e delle pinzette, presenti sempre nel corredo su indicato, le prime volte potrebbe accadervi di montarle parzialmente arrotolate, la qual cosa causerebbe un fastidioso ondeggiamento, verificate accuratamente che le cerchiature siano ben in piano nella *gola* della ruota. Importante è non forzare il meccanismo, durante la sostituzione delle cerchiature, nelle loco a vapore, Diesel od elettriche dotate di bielle, spingendo avanti o indietro le ruote, potreste trovare brutte sorprese: come il blocco della locomotiva, il surriscaldamento delle bielle con possibile grippaggio, o l'impossibilità di rimontare il biellismo perché non si riesce a centrare il foro tra biella e ruota!

Per i carboncini di vecchia concezione, articolo 60030, uno in rame e l'altro in carbonio, credo che o teniate gelosamente in bacheca tali gioielli, o abbiate imparato, da tempo, l'unico trucchetto: allontanate con delle pinzette le molle di richiamo dorate, posizionandole a destra o sinistra della sede dei carboncini, estraete gli stessi delicatamente con la punta di un micro cacciavite, sostituite i vecchi con i nuovi e riposizionate le mollette. Il procedimento varia poco con i carboncini 60146, a parte la necessita di allontanare lateralmente le mollette che li tengono pressati. Nei libretti delle istruzioni vi sono schemi precisi. Questi motori con collettore a tamburo (foto 22), analogici a 3 poli o digitali a 5 poli, sono oramai rimpiazzati, nelle macchine di nuova concezione, dai modernissimi motori C Sinus, *prima* versione super affidabile, ma obiettivamente ingombrante, e *seconda* che non ha incontrato il favore del sofisticato Mercato Tedesco, che l'ha bocciata.

Il caotico risultato è che avremo quindi una *terza* versione del motore C Sinus, di cui attualmente so molto poco (leggi attualmente i CD usciti nel 2008) e non ho avuto ancora la possibilità di testarlo. Tutti questi moderni motori invertono la concezione di quelli a collettore a tamburo: il rotore a ben 12 (dodici!) poli, anche nel nuovo *Softdrive-Sinus*, si muove nel campo magnetico generato dagli avvolgimenti ora fissi, come nei veri motori trifase! Quindi niente carboncini o attriti, lubrificazione ridotta agli ingranaggi delle ruote (invero nella Br 01 147, del 2006, comunque è prevista per il motore). La loro miniaturizzazione consente un ampio spazio per le cabine delle locomotive a vapore e leggi il § 9, che tratta specificatamente del tema.

Qui di seguito un elenco parziale delle locomotive un tempo nate con motore con collettore a tamburo ed oggi modernizzate con il C Sinus:

a vapore: la Br 42 Franco-Crosti (in pratica una Br 52)

Diesel: tutta la numerosa famiglia delle V 200

Elettriche: E 18, E 19, 144, 194 e le moderne 103, 151

Tuttavia per altre macchine non è previsto un veloce cambiamento dei motori e siccome, tra l'altro, il nostro Hobby non è consumistico, ma anche di splendido accumulo collezionistico (vivaddio!) e dato che le loco Märklin possono, con una normale manutenzione, durare... non si sa, io personalmente possiedo qualche *tradizionale* da quasi 50 anni, sarà meglio non dimenticarsi di come si fa a sostituire i carboncini!

Indispensabile ricordare che **la distanza interna** delle ruote non è standard, ma varia tra i sistemi in corrente continua ed *alternata*, o dovremmo dire per la Märklin continua asimmetrica.

Probabilmente per *protezionismo* la Casa di Göppingen usa una distanza interna di 14 mm, mentre i rotabili Roco, Fleischmann, Lima ecc hanno scelto la misura di 14,3 mm. A complicare le cose i bordini hanno una differente forma che di fatto non facilita l'uso di carrozze e carri su sistemi diversi. I carri NON Märklin tendono a impuntarsi sui cuori dei deviatori. È arcinoto poi che gli assi Märklin NON sono isolati e la cosa che impedisce l'uso degli stessi su rotaie elettricamente separate. Tutto è facilmente superabile per i mezzi trainati: basta sostituire gli assi e di norma in ogni catalogo vengono elencati per ogni articolo proposto; da quando poi la Märklin ha rilevato il materiale della Trix, anche nel suo catalogo è comparsa la dicitura (!) *assi per corrente continua*. Mi preme in questa sede però mettervi in guardia contro una stranezza che si è verificata con i primi lotti di scambi C lunghi della serie 24711/12. Come avete avuto ampiamente modo di osservare nelle foto di *Vibaden Tre* e leggere nel § 16 *Vibaden, la sua storia*, optai per quei deviatori più realistici, appena iniziai a progettare il mio nuovo impianto, tuttavia, mentre *quasi* nessun difetto è mai stato riscontrato nei deviatori della serie 24611, sui 18 scambi lunghi presenti nel mio plastico, alcuni hanno rivelato una deleteria particolarità: persino delle loco Märklin, o rotabili trainati, causano un corto circuito quando affrontano o tallonano quegli scambi nel tratto diritto. Non ho saputo, ammetto la mia mancanza, se il difetto si sia mani-

festato sui primi o gli ultimi da me acquistati. Mi perdonerete, ma, nella confusione della ricostruzione, l'importante particolare mi è sfuggito! Sia come sia, sembra che il difetto venga causato dalle punte di contatto centrali troppo ravvicinate alla rotaia, prima del *cuore* del deviatoio: una minima differenza nel montaggio di un asse, che porti la distanza interna a scendere sotto i fatidici 14 mm e scatta il **corto circuito**! Per questo motivo, se riscontraste un tale pericoloso difetto, si renderà necessario verificare con il calibro ventesimale questa misura (torna al § 6).

Ho risolto il problema su molti rotabili aumentando in modo minimo, forzando con un buon cacciavite, la distanza tra gli assi.

Per quel maligno *quasi* che riguardava i difetti sui deviatori della serie 24611, eccone, purtroppo, uno meccanico, che riguarda gli scambi inglesi 24620: le punte di contatto innalzano a volte il pattino delle loco a tal punto che ne diminuiscono la forza di trazione se vengono affrontati nel tratto dritto! Per tale motivo ho relegato i deviatori inglesi nella zona dello scalo merci, dove le loco a vapore o Diesel trainano, di norma, pochi carri e non effettuano *tirate* importanti!

UN INTERVENTO IN DIRETTA!

Nella foto **12** di Marco Palazzo, sul banco di lavoro, a mezza altezza e totalmente a destra, si vedono delle carrozzerie di varie loco, che una bambina in visita al plastico anni fa, ribattezzò "i vestitini" (vedi anche la foto **13**). Questo perché le avevo spiegato che, a seconda le Epoche storico-modellistiche, io sostituivo il mantello di alcune macchine. Mi accade infatti che, dopo aver accumulato negli anni loco incidentate nella meccanica, acquistate di seconda mano, abbia carrozzerie di ricambio, proprio in previsione di scambiarle su telai digitalizzati, come si vede bene nella foto **23** di M. Palazzo, scattata anni fa a Vibaden 2. Nel ripiano basso vi sono ben 3 carrozzerie sostituibili ad una E 40: una 139 DB AG (dopo il 1994), due 140, una in livrea verde ed una in blu-crema (dopo il 1974). Spesso è sufficiente svitare il vecchio e avvitare il nuovo mantello, grazie alla ultratrentennale costanza della Märklin nelle fusioni, quasi incredibile in questi tempi *usa e getta*!! Naturalmente solo alcune carrozzerie sono intercambiabili facilmente, per altre si deve intervenire sostituendo ad esempio i corpi luce, modificati dalla Märklin, per i nuovi motori a 5 poli più ingombranti, in particolare le V 36, poi 236 hanno questo problema vedi le foto **24** e



foto 23

25, mentre per le loco elettriche da manovra E 60 che, dopo la numerazione computerizzata del 1968, divennero 160, è sufficiente sapere dove è nascosta la vite che sgancia la carrozzeria (istruzioni!), ovvero sotto un coperchio del lungo pancone, vedi le foto **26** e **27**; semplice, ma non troppo, sostituire la carrozzeria di una V 200 con quella della 220 sessantottina, a causa di diverse serie produttive Märklin, potrebbe così essere necessario eliminare dei distanziatori delle viti, ho detto, *potrebbe* (vedi le foto **28** e **29**).

Naturalmente se siete proprio delle *aquile* potreste trovare nelle scritte sul telaio della V 200, divenuta 220, delle incongruenze, ma vi assicuro che ci vuole una buonissima lente d'ingrandimento *per farsi del male!*

Ecco, in diretta, come si fa, per esempio, a far diventare una Br 41, una Br 041 degli anni Settanta!

Foto **30**: la 041 nella “culla” in gommapiuma per evitare graffi.

Foto **31**: la 41 in prova sul banco a rulli.

Foto 32: lo smontaggio del mantello, una grossa vite nel telaio

Foto 33: la vite viene ordinata in un apposito contenitore!

Foto 34: dopo il cambio del mantello si prova il dispositivo fumo 7226

Foto 35: tutto procede bene*

Foto 36: la locomotiva torna nel suo ambiente: il plastico!



foto 32

Naturalmente bisogna sostituire anche il numero nel tender da 41 in 041. Io personalmente ho realizzato dei numeri al computer che stampo su carta pesante, ritaglio ed applico con una colla leggera come il PRITT che non rovina la scritta originale, ma questo non toglie che si possa ordinare una carrozzeria del tender alternativa.

* Non per guastare la festa, ma per essere il più esauriente possibile, vi dirò che non sempre si riesce a rimontare senza problemi i mantelli delle loco a vapore (al vero) dotate di fumo, ecco un trucco: spingete, *solo* nella nuova carrozzeria che state per sostituire, delicatamente, dal basso, il tubetto del fumo, come se volestes toglierlo. Potete anche estrarlo totalmente, ma non è strettamente necessario, necessario invece che il dispositivo 7226 e, soprattutto il suo delicato

contatto, non interferisca con la lamella elastica di rame fissa nel telaio nudo, perché in tal caso potrebbe anche far saltare via il corpo luce anteriore e, peggio che mai, le lenti dei fari anteriori. Questa ultima ipotesi vi costringerà a lunghe ricerche su tappeti e pavimenti! Una volta completata la avvvitatura del mantello si spinge a fondo il cannello 7226, come si fa la prima volta a macchina nuova, già montata, di solito il gioco è fatto!



foto 36

Le foto dalla **37** alla **50** sono state scattate in occasione della realizzazione del mio nuovo banco plurisistema (tradizionale, Digital Motorola e Systems). Nella **foto 37** una panoramica dei binari di prova con la Mobile Station e, nelle **38** e **39**, il comodo interruttore (a destra della siringa) che comanda tutto l'impianto dotato di due binari. Nella **40**, in primo piano, il binario che termina curvo e che può essere alimentato sia dalla 6021 (**foto 41**), sia dalla corrente alternata tradizionale gestita da un caro *amico* (foto **42** e **43**) il mio primo Trasformatore, ma, naturalmente, la tensione di rete da 220 volt viene, tramite un trasformatore, abbassata ai 125 volt del 1957! Questo glorioso, ma perfetto *cimelio*, comanda anche la Mobile Station (foto da **44** a **47**) e la già nominata 6021, le loro linee sono del tutto separate.

Come, separatissime, anche le linee Digital/Motorola e tradizionale (un semplice mammut da sfilare e sostituire!), pena la distruzione della 6021!



foto 37



foto 41



foto 42

Tutto intorno (foto da **48** a **50**) scatole per conservare viti o aggiuntivi, tabelle per le codifiche dei vecchi codici Motorola o per effettuare controlli vari sulle loco in manutenzione, come ad esempio il controllo della velocità minima. A portata di mano saldatore, cacciaviti ecc. Lo debbo dire è veramente comodo e funzionale!



§ 19.

Segreti di Vibaden 3

(123 foto nella omonima cartella)

Quest'ultimo paragrafo è solo fotografico, in quanto si sono raccolte le foto scattate in vari periodi da Mauro Cozza, Marco Palazzo, e da me.

Molte foto sono ripetute, perché sparse tra le varie cartelle per diverse tematiche, qualcuna probabilmente sarà una novità (come quella del Capostazione!). Interessante seguire l'itinerario di una loco E 19 nel lungo percorso verso la Schattenbahnhof, la stazione nascosta posta ad un dislivello di circa 60 centimetri dal piano del plastico.

Leggete su questo argomento anche a pagina 26 (*livelle*), 17, 33, 34, 35, 37, 50, 74, 83, 148, 149.

Signori e signore, per dirla alla Goldoni, spero di esserVi stato utile! ▣

Nota veramente finale: grazie a complicate interferenze spazio temporali ecco la descrizione della locomotiva a vapore 01 150 tratta dal catalogo Märklin & C dell'anno... 2059! (*nota: le locomotive viaggiano con una guida laser centrale e su tutte le ruote totalmente invisibile*)

Art. 399001 – guida *laser* su tutte le ruote, Motore *pensante* Canon Am 59, sonorizzazione totale con 19 possibili funzioni scelte dal Motore, regolazione della velocità e frenatura personalizzata. Personale di macchina *mobile* con spalatura del carbone simulata, ganci *pensanti* con sonorità incorporate. Illuminazioni con scelta personalizzata a tre luci anteriori e posteriori o entrambe per le manovre, luce del focolare e dello scarico di braci ardenti. Fumo da applicare in seguito (corredo 722601) con fuoriuscita di vapore dai cilindri e dal fischio come funzioni aggiuntive...

Bibliografia

- Bahn & Model** - Carro di Bebra ad olio pesante per loco a vapore, pag. 25 n. 2 del 1989
Bahn & Model – Articolo su “*Vergiß nicht Deinen Hugendubel!*“ n. 7 del 1989
Das Bahnbetriebswerk – Verlagsgruppe Weltbild GmbH – Sammler Editionen del 2003
Das Zugbuch – di Thomas Rietig – Augustus Verlag München del 2001
Die Elektrolokomotiven bei der DB – di Hierl/Fritz – Franckhs del 1985
Eisenbahn Dreieck - di C. Asmus R. Jrowetz – Nuova grafica moderna Verona del 1982
I grandi Treni – di Clive Lamming – Edizioni Edison del 1991
L’arte del modellismo ferroviario – di Guy R. Williamns – Mursia Editori del 1975
Le locomotive a vapore, tecnica e funzionamento – Dispense, Editoriale del Garda
Le Strade ferrate in Umbria – di Adriano Cioci – Volumnia Editrice del 2001
Manuale del fermodellista- di Italo Briano – Dispense, Editoriale News
Märklin 1934 /35 1954 - di Claudio Molfa – Cavallotti Editori Milano del 1978
MIBA Report: Signale – di Stefan Carstens – MIBA VERLAG Nürnberg del 1986
Mythos Modell Eisenbahn– di Autori vari – Märklin del 2003
Nuova Enciclopedia di modellismo ferroviario – Dispense, Hobby & Work
“Stranieri come noi” – di Vittorio Zucconi – Einaudi Editore
Vincitori e vinti – di Bruno Vespa – Rai Eri Mondatori del 2005

Sono state consultate le Riviste tedesche

- Eisenbahn Illustrierte**
Eisenbahn Journal
Eisenbahn Kurier
Eisenbahn Modellbahn Magazine
Märklin Magazine
Märklin Insider
Miba opuscoli

Sono state consultate le Riviste italiane

Voies Ferrees (traduzione italiana)

Fermodel News

Treni e Plastici

I Treni oggi

Mondo Ferroviario

MF Plastici Mondo Ferroviario (edizioni monografiche)

Tutto treno

Vibaden 1 è stato descritto nel libro di Adriano Cioci sulle ferrovie umbre nel capitolo dedicato ai modellisti operanti in Umbria a pagina 269, il noto giornalista ed autore di molti libri sulle ferrovie ha visitato, al momento solo Vibaden 2.

L'opera non è protetta da diritti d'autore.

L'opera viene distribuita amichevolmente e senza scopi di lucro.

L'opera ha meri fini divulgativi.