



# I Racconti di Gipo - 3° capitolo



**Egidio Bisotti**

[3rotaie.it](http://3rotaie.it) / .net



### GIPO -3- e continua....

24/01/2007  
ora: 18:46:22



24/01/2007  
ora: 19:11:09  
er plasticaro

Se chiedo cos'è faccio la figura del pollo , però in effetti non so cos'è .  
Dilemma amletico . 😞😞😞  
Dai Gipo , illuminaci .

Ciao

Dario er plasticaro

24/01/2007  
ora: 19:19:19  
fermarklin

....iniziamo un'altra serie di "incontri" con una vecchia immagine risalente all'anno 1967.

Siamo nella rimesa di Chivasso e sono presenti alcuni 343 ed alcune 640.

Era iniziata l'era della dieselizzazione che nel giro di un decennio avrebbe portato un vento di modernità nell'ambito della trazione dei treni.

I 343 erano alle prime armi e pertanto non ancora completamente affidabili, venivano normalmente usati per la trazione su Ivrea dei treni locali e le 640 continuavano ad effettuare i treni merci pesanti su Aosta.

Una chicca sui 343. Poteva capitare di dovere effettuare l'avviamento con il motore termico non sufficiente preriscaldato, ed all'ora erano guai.....il combustibile non innescava la combustione nella testa del cilindro ed eseguiva lo scoppio al suo interno, ma per effetto del raffreddamento del medesimo, poteva succedere che l'innescò della fase di scoppio iniziasse leggermente più tardi, quando il cilindro era già in fase di discesa..... e pertanto avveniva lo scoppio dentro la camera di uscita dei fumi con relativuscita di fiamme e colpi , come cannonate, dai tubi di scappamento.

Era letteralmente un fuggi-fuggi all'interno dei DL.....era una sequenza di tuoni che potevano durare anche per una serie di cilindri, ossia colpi fortissimi come cannonate che si ripetevano fino a quando il termico non era in moto regolare.

Non vi dico il fumo.....eravamo , antelittera, all'inizio della legge antismog.



Le 640 ,si vedono con i camini contrapposti,quelle con il camino verso la parte posteriore della foto,sono quelle del Genio e sono girate verso Aosta.Quelle con il camino girato verso chi guarda la foto,sono del personale civile e sono verso Casale Monferrato.

Queste pagine è mia intenzione riempirle con fotografie fatte sul mio plastico immaginando di essere alla guida di un convoglio e riprendendo,con una macchina fotografica,la linea a vapore.

E' una delle tre linee che formano il mio plastico,grosso modo una ogni 2 metri.Nei punti più strategici sendo ad 1 m. e salgo a 3 negli altri casi.Fotografo e metto tutto sul sito,bello e brutto,piacente e non.....se la cosa piacerà,rifarò lo stesso con gli altri due circuiti.

Non pretendo di avere dei riconoscimenti ma solo di potere condividere con voi il mio passatempo ed allo stesso tempo farvi vedere anche le parti meno nobili del plastico.

Grosso modo devono essere 48 fotografie,non le metto tutte insieme perchè.....pecunia e tempo. 😊

---

24/01/2007  
ora: 19:23:22  
fermarklin

.....inizio del viaggio,scusatemi la parola circuiti con la q ma .....,stazione principale, via libera da parte del DM..... e Dario che saluta.....



---

24/01/2007  
ora: 19:26:30  
fermarklin

.....la linea comincia a salire arrampicandosi e passando vicino al treno controllo linea aerea ed a un treno fermo in binario di ricovero.Un treno con locomotiva a carbone.....



24/01/2007  
ora: 19:27:33  
er plasticaro

.. con la manina ...

Oggi le diesel delle Fs sono catalitiche ?  
Questa volta non scherzo , è una domanda seria .

Ciao

Dario er plasticaro

24/01/2007  
ora: 19:30:46  
fermarklin

.....altri km ed arriviamo alla curva che domina il parco merci,la linea sale ed è dura,sullo sfondo...un sogno....un cavallo che vuole superare la locomotiva.....



24/01/2007  
ora: 19:33:30  
fermarklin

Lasciamo perdere, di catalitico .....per ora.....vi sono solo i Minuetto di ultima generazione, gli altri.....

24/01/2007  
ora: 19:46:15  
er plasticaro

Peccato .

Visto la vita media di un locomotore potrebbero farlo . Ma i denari si sa son sempre pochi .



Sulle loco a vapore hai scritto molto , vita vissuta , esperienze , con un entusiasmo trascinate , e te ne sono riconoscente .

Adesso ti chiedo : quando su un motore a scoppio dai dei colpi tremendi come quelli di cui scrivevi prima , non si rompeva mai niente , udito a parte ?

Ciao





## Dario er plasticaro

24/01/2007  
ora: 21:48:32  
piergiorgio

So che forse non c entra molto con questa discussione,ma volevo solo sapere se qualcuno di voi del marklinfan verrà domenica 28/01/07 al DLF di torino per la mostra scambio. Così avrò il piacere di conoscere qualcuno di voi!!! 😊😊😊  
Grazie a tutti



24/01/2007  
ora: 22:32:09  
fermarklin

Ci siamo io ed Ely ed andiamo domenica mattina.Se i treni sono orario siamo li alle 10,20, se ci sei ci vediamo. 😊

24/01/2007  
ora: 22:36:30  
fermarklin

.....siamo giunti alla fine della salita e ci aspetta un pezzo di falsopiano,per fortuna,la locomotiva e scarsa di pressione e si respira.....ce un ponte di 7 campate corte e poi uno di 3 lunghe,fatta una semicurva un altro ponte che scavalca il DL a vapore e poi si risale verso la stazione di montagna.....



24/01/2007  
ora: 22:38:31  
fermarklin

....ecco oil primo ponte.....



24/01/2007  
ora: 22:41:38  
fermarklin

...ed ecco quello lungo ad arcate.....un bel panorama....



24/01/2007  
ora: 22:44:32  
fermarklin

..... ed ora quello che scavalca il deposito.....guarda ,vi è un bel pò di locomotive.....inizia a buttare dentro che dopo viene l'altra parte di salita.....



24/01/2007  
ora: 22:47:28  
fermarklin



24/01/2007  
ora: 22:53:06  
fermarklin

.....l'hai visti gli schizzi dei vecchi cambi per AIn.....erano la al fondo del panorama.....ora siamo arrivati nella stazione sede di incrocio e vedo il treno che è già li che ci aspetta.....hai visto chi lo tira:una 011,treno importante.....vediamo di fare bella figura senza perderci a fare pressione.....



---

24/01/2007  
ora: 22:57:25  
fermarklin

.....hai visto:un treno internazionale di sola I classe.....lusso.....scarichiamo i nostri pendolari e riprendiamo la corsa.....ora vi è disce



sa.....

---

25/01/2007  
ora: 06:49:09  
er plasticaro

X Piergiorgio : purtroppo non posso venire , impegni di lavoro da assolvere , anche a me sarebbe piaciuto conoscerti .

Gipo , mi stai regalando molti spunti sul plastico , troppi , sei la mia rovina !

Ciao

Dario er plasticaro

---

25/01/2007  
ora: 13:35:57  
fermarklin

.....socio,dopo la partenza vi è un grande curvone a destra e poi inizia la discesa,prima troviamo lo scambio che segna il ritorno dei treni elettrici e poi piena linea con il binario non più elettrificato.....



---

25/01/2007  
ora: 13:37:48  
fermarklin



---

25/01/2007  
ora: 13:46:29  
fermarklin

.....dopo la curva con la veduta di "Fossano" inizia il trincerone che immette sul rettilineo di oltre .....10 metri in discesa.....vedi di non impalare ,tieni la macchina al soffio e non fare scattare le valvole....carbone buttato via.....



---

25/01/2007  
ora: 13:50:41  
fermarklin

.....occhio che chiudo il regolatore.....tanto è discesa.....un bel trincerone eh.....che te ne pare.....pensa a quando nevicava ,qui in mezzo ne arrivano metri.....





---

25/01/2007  
ora: 13:53:17  
fermarklin

.....socio,siamo a metà discesa e stiamo per affiancare la linea ad alte velocità,chissa se ci sorpassa qualche treno...



---

25/01/2007  
ora: 13:57:41  
fermarklin

.....stiamo arrivando al I° tunnel,prima passiamo sotto un PL automatico che vi è sulla linea a doppio binario e poi entriamo in galleria....occhio al fuoco e non aprire la boccaporta.....



---

25/01/2007  
ora: 15:27:44  
fermarklin

.....galleria,come al solito buio pesto,la luce e quello che è ed il contorno lascia a desiderare.....



25/01/2007  
ora: 15:30:59  
fermarklin

.....quando usciamo vi è un altro PI prima di entrare nella stazione di diramazione,manca il tetto alla casa del casellante,era troppo vicina hai binari ed il colpo di vento delle locomotive,lo ha portato via....



25/01/2007  
ora: 15:34:27  
fermarklin

....è una stazione di diramazione che permette l'interscambio dei treni con la linea a doppio binario TE e la linea a semplice binario,noi si continua sulla linea TV,quando usciamo dalla stazione si entra in un'altra galleria.....



25/01/2007  
ora: 15:37:21  
fermarklin

.....portale di ingresso e poi siamo sotto dove affianchiamo la linea di ritorno TE.....



---

25/01/2007  
ora: 15:38:59  
fermarklin



---

25/01/2007  
ora: 15:42:55  
fermarklin

.....occhio adesso che siamo fuori,vi è un PL e poi affianchiamo il terrazzamento che tiene su il ponte della linea a semplice binario,appena inizia la curva .....vi è il segnale di protezione della stazione.....occhio a vederlo subito,evito una frenata.....



---

25/01/2007  
ora: 15:44:31  
fermarklin

.....



---

25/01/2007  
ora: 15:47:12  
fermarklin

.....segnale chiuso,pace ...freniamo.....vi è qualche treno che sta impegnando la traversata della stazione.....è grande e vi è sempre movimento.....



---

25/01/2007  
ora: 15:49:20  
fermarklin

.....segnale a via ,andiamo.....entriamo in stazione,occhio al tunnel ....

---

25/01/2007  
ora: 15:51:47  
fermarklin



---

25/01/2007  
ora: 15:53:53  
fermarklin

....ingresso in stazione.....





---

25/01/2007  
ora: 15:56:17  
fermarklin

.....socio,siamo a metà del viaggio.....facciamo acqua...tiriamo il fiato e poi possiamo ripartire....



---

25/01/2007  
ora: 17:30:02  
fermarklin

.....pronti, bene possiamo andare,dopo la stazione vi è un sottopasso della linea TE e poi un trincerone che immette nella galleria più lunga della linea,fortuna che è in discesa.....e poi arriviamo in vista del segnale della stazione dove ha sede il parco "container".....incrocio in vista.....



---

25/01/2007  
ora: 17:32:24  
fermarklin



---

25/01/2007  
ora: 17:36:29  
fermarklin

.....stiamo arrivando in stazione,sulla sinistra si vedono i quadri di comando.....vi è già il treno incrociante ed il segnale è a via libera....entriamo....



---

25/01/2007  
ora: 17:39:40  
fermarklin

.....hai visto il "Truman",che tirata che aveva.....chissà se ce la fa su per la salita.....vedi che movimento di "container".....è il nuovo trasporto merci.....



---

25/01/2007  
ora: 17:42:49  
fermarklin

....qui non effettuiamo la fermata,transitiamo.....gli scambi ci portano a destra della cava che vedi la davanti..... e poi inizia una galleria con binari saldati.....tutto un altro viaggiare.....



---

25/01/2007  
ora: 17:44:47  
fermarklin

....senti i binari,non si ha più il ritmico fracasso.....



---

25/01/2007  
ora: 17:47:13  
fermarklin

....come usciamo dalla galleria inizia un pezzo in piano....



---

25/01/2007  
ora: 17:49:02  
fermarklin

.....guarda questo portale,va solo bene per le macchine a vapore per quelle TE è più alto.....

---

25/01/2007  
ora: 17:50:22  
er plasticaro

Cioè ?

Dario

---

25/01/2007  
ora: 17:50:41  
fermarklin



---

25/01/2007  
ora: 17:52:01  
er plasticaro

Ops , scusa , non avevo ancora visto la foto .

Ciao

Dario

---

25/01/2007  
ora: 17:53:52  
fermarklin

.....come usciamo dalla galleria troviamo il parco partenze lato nord.....poi troviamo l'ingresso al parco nel fascio centrale...dovremmo transitare sul binario di corsa che è quello centrale.....





---

25/01/2007  
ora: 17:56:10  
fermarklin

.....siamo per impeg



are il parco e si vede diversi treni pronti a partire....

---

25/01/2007  
ora: 17:58:58  
fermarklin

..... la lunghezza del parco complessiva è di 8 metri....



---

25/01/2007  
ora: 18:08:43  
fermarklin

.....siamo quasi alla fine del parco, poi breve galleria e siamo alla raffineria...



25/01/2007  
ora: 18:11:25  
fermarklin

.....raffineria a sinistra.....altra galleria e siamo quasi arrivati,comincia a preparare il fuoco di stazionamento....



25/01/2007  
ora: 18:13:53  
fermarklin

.....stiamo uscendo dall'ultima galleria del percorso,il segnale è aperto.....ci stanno aspettando.....ancora un gruppo di scambi ed anche per oggi è fatta....



25/01/2007  
ora: 18:20:59  
fermarklin

....siamo sugli scambi di ingresso,li percorriamo a 30 kmh.....regolamento.....



---

25/01/2007  
ora: 18:23:45  
fermarklin

.....socio,siamo arrivati.....anche per oggi è andata,posiamo la macchina e poi chiediamo cosa facciamo domani.....buona giornata....



---

25/01/2007  
ora: 18:40:22  
fermarklin

Che devo dire.....uffa che faticata,con questo compiuter che non mi lascia caricare una foto.....e dopo può saltare tutto.....scusatemi.

Ho cercato di inserire un dialogo ad una sola voce,la mia,l'altra non ci stava.....saltava il tutto se mi all'ungavo troppo.

Le foto sono quelle che sono,non mi sono soffermato più di tanto a farle.

Ora attendiamo i.....e poi vediamo il da farsi. 😊

---

25/01/2007  
ora: 19:07:13  
parispalermo

Gipo,

rileggendo uno dei tuoi vecchi post, mi potresti dire come si "gestiva" le loco a vapore secondo il colore del fumo...

Da quello che ho capito, Cio' il fumo cambia secondo il combustibile questo lo capisco (anche se non so per niente della corrispondenza combustibile/colore del fumo...che forse ci potrebbe anche rivelare ! ) ma leggendoti si direbbe che si poteva dal colore del fumo estrarre informazioni complementari ...???

(spero che si capisce in qualche questo messaggio, sicuramente sono poco chiaro ...)

---

25/01/2007  
ora: 20:52:15

Stèphane,come ho già detto....il fumo uscendo a pressione dal camino,non fa in tempo a miscelarsi con l'aria di combustione,pertanto se una parte del piano di griglie non è coperto





fermarklin

da carbone nuovo fa si che l'uscita dei fumi non sia omogenea e pertanto si ha un lato del camino che anzichè usire fumo nero ne esce bianco.

A seconda del lato che è bianco,indica al personale di macchina ,il posto dove gettare le nuove palate di carbone.

Pertanto si ha:

fumo bianco a destra del camino,occorre carbone sul fianco destro

fumo bianco a sinistra del camino,occorre carbone sulla sinistra del forno

fumo bianco verso la cabina,occorre carbone sotto la bocaporta

fumo bianco verso la parte anteriore del camino,occorre carbone sulla parte anteriore del focolaio

A grandi linee questo era il modo di comportarsi del personale di macchina.Nel particolare si poteva approfondire con la pratica ed arrivare a conoscere il mezzo ed i suoi pregi e difetti. 😊

---

26/01/2007  
ora: 13:04:44  
parispalermo

😊  
interessante !

---

26/01/2007  
ora: 20:16:11  
Callioni Nicola

Gipo, ti prego continua, sono senza parole !!!!!!!  
Ciao, Nicola.

---

26/01/2007  
ora: 21:35:01  
fermarklin

Portate un po di pazienza..... e vedo di rifare il tutto anche con la linea TE a binario unico.....grosso modo credo di aver capito alcune anomalie e come evitarle..... 😊

---

31/01/2007  
ora: 17:41:22  
fermarklin

La nebbia sotto gli irti colli ,sale e sotto.....il poeta così recitava.....ed io trovo lungo il passare del tempo e pertanto vado ad iniziare la seconda parte del reportage fotografico.

Che palle ,direte voi,non ha altro da fare.....ebbene nò,vi devo assillare con le mie fotografie perchè voglio imparare a fare il fotografo fermodelista,prima o dopo .....ci arrivo. 😊

Questa serie dovete guardarla immaginadovi di essere un aiuto machinista ,seduto al banco di manovra di un 424 e che sta imparando a guidare ed allo stesso tempo a fare pratica linea e del mezzo.

Parlo pertanto indirizzato ad un secondo agente e senza risposta di ritorno,sempre per il motivo che se carico troppo dopo mi salta la pagina.

---

31/01/2007  
ora: 17:47:34  
fermarklin

Socio oggi tocca a te,siediti di qua e vediamo di impraticchirsi un pò.....pronto e via,segnale di partenza è giallo/verde pertanto dal prossimo segnale si continua a 30 kmh.....inserisi ed andiamo,partiamo con uscita in deviata e pertanto fino alla piena linea sempre 30 kmh....





.....percorriamo tutto il fascio merci e poi quello viaggiatori e dopo il triplo bivio....possiamo andare.....

---

31/01/2007  
ora: 17:50:56  
fermarklin

....prima deviata e poi un'altra a destra e siamo di fianco al fascio merci.....sempre 30 kmh...fai solo la serie e poi vai a zero.....



---

31/01/2007  
ora: 17:53:53  
fermarklin

.....socio,siamo all'altezza della cabina....deviata a destra e vai,tieni sempre i 30 kmh .....non lasciare troppo inserito il locomotore....



---

31/01/2007  
ora: 17:56:30

.....percorriamo il binario di "ramble" ossia il,binario di corsa,ricordati sempre.....altri itinerari sono sbagliati..



fermarklin



31/01/2007  
ora: 18:01:26  
fermarklin

.....abbiamo girato intorno al fascio merci ed adesso stiamo andando verso la piena linea....sempre 30 kmh....



31/01/2007  
ora: 18:04:29  
fermarklin

.....queste sono le deviate di ingresso al fascio viaggiatori,poi affianchiamo i binari di partenza SUD ed arriviamo al triplo bivio.....



31/01/2007  
ora: 18:06:49  
fermarklin

.....bello questo affiancamento...



31/01/2007  
ora: 18:09:03  
fermarklin

.....occhio che non si muova,non so sa mai.....



31/01/2007  
ora: 18:12:06  
fermarklin

.....ora vi è l'ultimo gruppo di deviate e poi il triplo bivio....poi possiamo andare.....quello è il fascio approntamento treni viaggiatori.....



31/01/2007  
ora: 18:16:36  
fermarklin

.....occhio che andiamo a destra,in deposito ci andiamo quando torniamo.....siamo appena partiti.....ecco i triplo bivio....e poi puoi tirare il parallelo,le vetture sono tutte da 160 kmh ....occhio solo ai 105 della macchina.....



---

31/01/2007  
ora: 18:20:25  
Motokoala

Grandioso come sempre, Gipo!  
Sembra vero!!!  
Continua...  
Marco 😊

---

01/02/2007  
ora: 15:37:54  
Callioni Nicola

Concordo pienamente con Motokoala !!!!  
Ciao Nicola.

---

01/02/2007  
ora: 18:35:35  
fermarklin

....va a finire che..... mi monto la testa e poi sbiello. 😊

---

01/02/2007  
ora: 20:49:23  
fermarklin

.....socio....piena linea.....il segnale era verde ed quadrivio transitiamo sul binario di corsa,senza deviata.....lancia il treno sui 100 e poi vai a zero,la linea è favorevole ed arriviamo fino alla stazione di interconnessione...



---

01/02/2007  
ora: 20:51:57  
fermarklin

.....guarda,di fianco vi è un segnale sul giallo verde,arriva un treno alla nostra sinistra e va per la sua strada.....





---

01/02/2007  
ora: 20:54:28  
fermarklin

.....piena linea,tieni l'occhio sul voltmetro.....sezionamento.....abbas



sa gli archetti....

---

01/02/2007  
ora: 20:57:29  
fermarklin

.....occhio agli scambi.....siamo nella stazione di interscambio....noi andiamo diritto e poi si entra in deviata,come da orario,nela stazione svizzera.....



---

01/02/2007  
ora: 21:00:56  
fermarklin

.....socio,occhio allo scambio.....lo prendiamo di calcio e velocità massima a 30 kmh.....



---

01/02/2007  
ora: 21:03:49  
fermarklin

.....continua con i 30 kmh,siamo alla cabina di ingresso e poi entriamo in stazione....



---

01/02/2007  
ora: 21:06:13  
fermarklin

.....eccoci in stazione,una breve sosta....tira giù i pantografi e andiamo a prendere il caffè....



---

01/02/2007  
ora: 21:08:53  
fermarklin

.....vedi di centrare il marciapiede.....anche se fai più frenate...va bene lo stesso.....



---

01/02/2007  
ora: 21:11:14  
fermarklin

.....due merci incrocianti.....vedi di rispettare la traversa limite,quando ti fermi.....



---

02/02/2007  
ora: 08:32:37  
salvo56

Credo che Gipo sia uno che sente la ferrovia vera accomunandola al mondo Marklin come pochi. Nelle immagini e nel racconto traspare un senso di realismo eccezionale. Nonostante i binari M , lo scarno paesaggio e la totale mancanza di quei particolari tanto cari agli amanti del " vero modellismo" c'è un incredibile trasporto nella vera ferrovia . Gipo racconta un viaggio visto dal macchinista , trasmettendo le sensazioni di chi stà alla guida.  
Fantastico!!!!!!!!!!!!  
Gipo ti puoi montare tranquillamente la testa, sei uno dei pochi che riesce a cavalcare il gioco e la realtà , sfruttando tutte le potenzialità del mondo Marklin.

Ciao

Salvatore Mammoliti

---

02/02/2007  
ora: 09:53:27  
fermarklin

.....Salvatore,grazie.....se dovessi passare dalle tue parti non mancherò di suonarti il campanello e scambiare due parole. 😊

---

02/02/2007  
ora: 15:52:17  
fermarklin

.....socio,sto caffè "svizzero" è proprio una ciofeca,....andiamo su e tiriamo su le "corni" ....tra un qualche minuto si parte.....appena partiti siamo alla curva della gru,più avanti si vede il segnale di protezione dell'altra stazione "svizzera".....occhio che è coperto dalla gru.....poi una curva a destra e siamo sugli scambi di ingresso che si intersecano con quelli provenienti dall'Italia.....



02/02/2007  
ora: 15:55:18  
fermarklin

.....vi è un 424 fermo al segnale di protezione,occhio con i 30 kmh,passi il ponte della ferrovia e poi puoi frenare.....non fare il tranviere....



02/02/2007  
ora: 16:04:34  
fermarklin

....qui vi sono ancora gli scambi oleodinamici,vedi la cabina saxbi.....sono i primi comandi automatici degli scambi.....vi è già il treno incrociante con una 460.....vedi un pò.....promozione "Marklin".....



02/02/2007  
ora: 16:07:19  
fermarklin

.....una 460 con un bel mercione.....anche questo è tecnologia,altrochè tirare il maniglione.....





02/02/2007  
ora: 16:12:26  
fermarklin

.....guarda che dopo il via,inizia la salita del tornate.....tira bene la serie....non avere fretta di mettere il parallelo,sviluppa tutti i 5 gradi di shunt e poi sui 70 puoi inserire il parallelo,qui la linea sale e se non escludi bene il reostato,lo puoi arrostire....



02/02/2007  
ora: 16:17:44  
fermarklin

.....lo si vede a occhio che sale,attenzione agli 85 kmh.....per le curve l'orario li da come velocità massima.....



02/02/2007  
ora: 16:20:50  
fermarklin

.....passiamo di fianco a dove eravamo prima però più alti.....



---

02/02/2007  
ora: 16:24:50  
fermarklin

.....stiamo per arrivare alla fine della salita ,Pl e poi linea in rilevato con panoramica.....nessuna limitazione di velocità.....solo quella della locomotiva.....quando siamo sui 100 kmh passa in serie e tieni inserito variando solo con gli shunt.....



---

02/02/2007  
ora: 16:27:26  
fermarklin

...eccoci sulla panoramica.....



---

05/02/2007  
ora: 09:22:43  
fermarklin



---

05/02/2007  
ora: 09:25:14  
fermarklin



---

07/02/2007  
ora: 11:06:07  
fermarklin

.....socio.....fra qualche km siamo al flesso e poi vi è il ponte della stazione,incrocio con un treno Italiano e una precedenza.....noi qui non fermiamo.....



---

07/02/2007  
ora: 11:09:04  
fermarklin

.....ecco il ponte della stazione,si vedono i treni già arrivati e che ci aspettano.....



07/02/2007  
ora: 11:15:00  
fermarklin

.....OCCHIO AL TRANSITO..... uno sguardo agli sgambi e via....



07/02/2007  
ora: 11:17:23  
fermarklin

.....siamo in una zona desertica, linea nuova e poi arriviamo al bivio che viene dalla montagna.....



07/02/2007  
ora: 11:20:28  
fermarklin

.....sulla destra vi è l'innesto della linea di montagna, deviata a 100 kmh per noi e presa di calcio.....occhio alla velocità.....





07/02/2007  
ora: 11:26:18  
fermarklin

...rettilineo ed arriviamo al quadrivio, noi prendiamo a destra con una deviateda da percorrere a 60 kmh, hai visto il segnale giallo/verde lampeggiante'.....bene.....vai.....disinserisci e poi fatti gli scambi con tutto il treno ,tiri di nuovo.....



07/02/2007  
ora: 12:25:28  
parispalermo

🤖 non mi fa piu caricare le tue foto ??

07/02/2007  
ora: 13:47:26  
fermarklin

.....ha cambiato pagine, siamo alla 6°..... 😊

07/02/2007  
ora: 13:55:20  
fermarklin

.....dopo il quadrivio....piena linea e curvone di ingresso..... a fianco della raffineria.....





07/02/2007  
ora: 13:58:05  
fermarklin

.....raffineria,senti che puzza di gasolio.....deviata a 30kmh e poi siamo quasi in arrivo,deviate varie e poi il segnale di protezione della stazione.....



07/02/2007  
ora: 14:00:34  
fermarklin

.....qui siamo al segnale di partenza,visto da dietro.....e dietro al DL a vapore....



07/02/2007  
ora: 14:04:30  
fermarklin

.....siamo agli scambi di ingresso della stazione terminale del viaggio,questi sono quelli del DL,nel primo piano di una BR 44....30 all'ora ....mi raccomando.....



07/02/2007  
ora: 14:08:01  
fermarklin

.....socio,stiamo arrivando.....vedi ....li di fianco vi è il "Renhus" che aspettava noi per partire,staccata la macchina ,andiamo a lasciarla in un tronchino.....oggi niente accesorie....



---

07/02/2007  
ora: 14:13:10  
fermarklin

Siamo arrivati alla fine anche di questo viaggio,vi è ancora da fare quello sul circuito a doppio binario,se faccio in tempo prima di iniziare i lavori edili, monto le foto e le metto giù.

---

08/02/2007  
ora: 18:07:33  
fermarklin

.....giunti in stazione ,ci sganciano dal treno e ci inviano in DL ....previo aggancio di una locomotiva a vapore che dovrà rifornirsi e quindi ci avviamo verso il DL....

---

08/02/2007  
ora: 18:10:05  
fermarklin

.....eravamo arrivati sul quinto binario e bobbiamo fare tutta la traversata del piazzale per entrare il DL.....



---

08/02/2007  
ora: 18:13:28  
fermarklin

.....tira e poi abbassa le "corni",in gergo significa i pantografi,in ogni traversata vi è sempre l'abbassamento archetti per le diversità di potenziale fra le linee,vedi che vi è la "peca"che aspetta che passiamo noi e poi va in centrale.....



---

08/02/2007  
ora: 18:16:08  
fermarklin

.....un certo rispetto anche per le macchine da manovra,non si sa mai,non fischiare che passiamo sotto il dormitorio.....



---

08/02/2007  
ora: 18:18:39  
fermarklin

.....stiamo entrando in DL,sganciamo la loco a vapore,noi andiamo in tronchino e lei va a rifornirsi....



---

08/02/2007  
ora: 18:21:09  
fermarklin

.....occhio che finisce la linea aerea,aspetta che si agancia e poi torniamo indietro.....





08/02/2007  
ora: 18:23:52  
fermarklin

....si è scartata,ora ci passa di fianco e va alla rifornimento e poi in DL....



08/02/2007  
ora: 18:26:06  
fermarklin

.....adesso prende gli scambi che la portano a fare carbone e poi acqua e sabbia.....



08/02/2007  
ora: 18:31:49  
fermarklin

.....ecco che arriva alla tramoggia del carbone,non scendiamo e andiamo alla mensa...loro ci raggiungono dopo.....



08/02/2007  
ora: 20:34:29  
fermarklin

.....ora si ferma sotto a caricare il carbone.....



08/02/2007  
ora: 20:37:49  
fermarklin

.....dopo il carbone.....avanti qualche metro e si fa pulizia alla camera fumo,ceneratoio e si pulisce il fuoco.....rifornimento di sabbia....



08/02/2007  
ora: 20:41:42  
fermarklin

....hai visto,un diesel che entra in DL.....



08/02/2007  
ora: 20:43:55  
fermarklin

...ora decidono dove metterlo e poi lo fanno entrare.



09/02/2007  
ora: 19:10:46  
Callioni Nicola

Ottima spiegazione ed ottimo plastico.  
Ciao Nicola.

11/02/2007  
ora: 10:25:05  
fermarklin



12/02/2007  
ora: 15:51:35  
fermarklin

.....Giuseppe mi ha stuzzicato,lo invito a fare il bagno in Piemonte.....anche subito,l'acqua è calda.....





12/02/2007  
ora: 15:54:45  
fermarklin

.....se ha freddo.....si può scaldare assistendo Hai lavori lungo la linea.....



12/02/2007  
ora: 15:57:55  
fermarklin

.....il "ramblè" di stazione, quanti ricordi, si caricava di tutto.....ora sono desolatamente vuoti.....



12/02/2007  
ora: 15:59:23  
fermarklin



12/02/2007  
ora: 16:01:36  
fermarklin

.....viaggiatori in partenza od in arrivo, vedete voi.....





14/02/2007  
ora: 11:15:37  
fermarklin

Vi allego una foto di una tabellina che rappresenta la ripartizione delle locomotive a vapore nel settembre del 1973,ossia l'anno prima che iniziasse la smobilitazione generale del vapore in Italia.



14/02/2007  
ora: 11:34:06  
fermarklin

La tabella rispecchia l'utilizzazione e allo stesso tempo l'assegnazione per depositi locomotive principali delle macchine anche a seconda delle caratteristiche.

Le 640 erano oramai concentrate quasi tutti in Piemonte tranne alcune unità presso Ancona.

Le 625 erano nei compartimenti che avevano linee non elettrificate e di montagna.

La 685 era solo più a Milano (Cremona) ed alcuni esemplari a Venezia..

La 740 era la macchina più diffusa,la troviamo in tutti i compartimenti tranne Reggio Calabria.

Le 741,classiche per le salite,ripartite nei depositi dove esisteva carenza di rifornimenti d'acqua.

Le 744,macchine per viaggiatori-ruote alte,stavano terminando la loro carriera negli impianti dove l'hanno iniziata.

835,eterna macchin da manovra,era presente solo sulla penisola,isole escluse.

Le 880 ,ne sono nate poche e sono rimaste tali e quli.



896,macchina da manovra.....oramai solo più quello poteva fare.

La 940,duttile e per linee di montagna,era ripartita anche a singola unità.

Le rimanenti erano per le linee a scartamento ridotto o per le cremagliere,anche queste oramai al capolinea.

---

19/02/2007  
ora: 16:27:30  
fermarklin

Iero ho avuto modo di conoscere personalmente Eri,diminutivo di Irineo,abita a Cuneo è un appassionato del MARKLIN ed un ottimo caperista.

Nel "forum" vi è anche Lui,se avete o volete fare una sosta a Cuneo (merita percorrere la valle Roja con il treno o la macchina) avete un punto di riferimento certo. 😊

---

19/02/2007  
ora: 16:48:18  
frankie

Nel 1976 andai a sciare a Cortina in vagone letto, mi ricordo che la mattina prima di arrivare a Calalzo eravamo trainati da una loco a vapore di rinforzo alla diesel, è possibile?

---

19/02/2007  
ora: 18:08:46  
p-ireneo

Se Gipo ha avuto il modo di conoscermi personalmente, da parte mia sono stato molto contento di aver conosciuto il Super Senior.  
Chiunque abbia la possibilità di passare da Cuneo, si faccia vivo che sarà ben accolto da me.  
Correzione, mi chiamo Ireneo ed il diminutivo del nome è IRE. Ciao

---

19/02/2007  
ora: 18:58:49  
fermarklin

Ire,dovere. 😊

frankie,è possibili si..... e sicuramente era una 741..... spettacolare. 🙄

---

21/02/2007  
ora: 08:26:28  
fermarklin

Roma,l'altroieri.....passato..... remoto,anno 1964.

Io ho visto la prima volta il mare all'età di 14 anni,non che non ci fosse la possibilità,mancava il tempo libero dei genitori.

La macchina era ancora considerata un lusso e le gite che si potevano fare erano dettate dal tempo libero che normalmente era solo la domenica,gite vincolate al treno ed hai suoi orari.

Torino- Savona o Torino-Genova erano viaggi di 3 ore con vetture centoposte,Corbelline,e a volte qualche vettura imbottita....era un lusso.

Erano ancora gli anni dell'alternata in Alta Italia, 432 431 333 554 e dei binari da 18 m. con il loro caratteristico tambureggiare che ti accompagnava.

Da macchinista era un segnale,variava con il variare della linea,in curva si sfalsavano le giunte e ti aiutava ad individuare punti particolari per individuare un segnale,un PL,un cantiere.

Ho visto il mare di Genova,quello che si raggiunge a piedi sendendo con il treno a Genova Brignole e percorrendo a piedi il corso che è di fronte alla stazione. L'avrei rivisto una seconda volta, quattro anni dopo ,giunto a Genova da Roma con il treno 484 in servizio



come “battiporta”.

Cosa era il “battiporta”.

Dovete sapere che la prima abilitazione che ti danno in ferrovia è quella detta “freni,scambi,manovre”. Si ottiene dopo 90 giorni di scuola su segnali,manovra scambi,segnali di manovra dei treni e sei pronto per essere utilizzato come “agente pratico di freni ,scambi e manovra” a scortare i convogli come agente vigilante la sicurezza della circolazione.

Per farla breve,eri abilitato a chiudere le porte dei treni e dare il “ pronto treno” al capo treno.

In occasione di scioperi,il personale militare era comandato a garantire alcuni servizi sulle linee principali e pertanto venivano inviati nei grandi nodi Italiani equipaggi treno formati da ;macchinista,aiuto macchinista,capo treno e “battiporta” ossia coadiuvante del capo treno nella scorta al treno.

Prima che me lo chiedete.....ve lo dico io: non eravamo autorizzati a chiedere il biglietto di viaggio ai viaggiatori.

Giovane ,baldanzoso geniere,fiero della mia muta da “personale di macchina” fuori ordinanza . Ossia divisa militare con tanto di fregio rappresentante una locomotiva alata, appuntato sul braccio e basco in testa che ci dava quel tocco particolare e ci distingueva dalla truppa ,il tutto coperto da un giubbotto in pelle nera che era il vanto del Genio Ferrovieri ,tirato a lucido,vengo selezionato per essere inviato in missione a ROMA.

Uno che non era andato oltre Genova da una parte e Milano (Salone Scienza e Tecnica)dall'altra,immaginatevi la carica di adrenalina che mi era venuta,non solo a me ma anche a tutti i miei commilitoni.

Lo sciopero era dichiarato per la domenica e noi,intruppatti,veniamo in carrozzati su un treno notturno che ci scarica a Roma, vettura riservata,al sabato mattina. Dormire,immaginatevi come si può dormire su una vettura 100 porte (legno) con la giovinezza che ci portavamo dietro,la voglia di vedere Roma.

Arriviamo a Roma intorno alle 9,00,ci lasciano la giornata libera previo accasamento presso il dormitorio ferroviario di Roma S. Lorenzo.

Presso il Deposito Locomotive compongono l'equipaggio treno:1 macchinista,1 aiuto macchinista,1 capo treno ed il sottoscritto,aggiungendo tali parole:domani vi presentate alle 5,00 per effettuare il treno 484 in partenza da Roma alle 6,30 su Pisa, con un diesel 341 e vetture “centoporte”,essendo uno sciopero generale non è garantita l'alimentazione elettrica.

Dovete sapere che in quegli anni nel settore dei trasporti non esisteva la minima garanzia di servizio minimo,le FS effettuavano un treno per ogni dorsale con quel poco personale militare disponibile.

Tra le presentazioni,pranzo alla mensa,presa in consegna della camera da letto si erano fatte



le 14,00 ,ci danno il permesso di uscire , il nostro ufficiale ,responsabile del gruppo Romano, chiama tutti i macchinisti ed assegna ad ognuno di loro la squadra del suo treno ,rendendolo responsabile militarmente di ogni componente la squadra.

Il macchinista era già al terzo anno e come minimo caporale maggiore,il capo treno e l'aiuto macchinista erano al secondo anno e poi venivo io che avevo 4 mesi di naia.

In quegli anni il Distretto Militare era la bestia nera del militare in libera uscita,la ronda era uno spauracchio onnipresente,immaginatevi a Roma ,con tutti i comandi, quante ronde vi erano in giro.

Noi ,vestiti a quella maniera,eravamo un ottimo pretesto per essere fermati e sottoposti al terzo grado:perché vestiti così,da dove venite,che corpo siete.....Genio ferrovieri,Chivasso (dov'è ? ) ,incredulità.....in quel sabato pomeriggio ci hanno fermato,se non ricordo male, tre volte.

Abbiamo scoperto la metro....per imboscarci,siamo andati al Colosseo,tantissimo entusiasmo,non ci siamo accorti che il pomeriggio è volato via.

Rientriamo in Deposito per la cena alla mensa,ne riusciamo,si mangiva da Dio ,si fa per dire,per finire in una trattoria vicina al Deposito Locomotive dove mangiamo l'abacchio alla Romana,confabuliamo con il gerente che ci spiega come arrivare al "Paiper",sala di ritrovo in voga e di richiamo internazionale che noi aspiravamo di visitare.

Metrò,camminata,informazioni.....di colpo ce lo siamo visto davanti.....che gente,che donne,vado avanti per entrare,faccio il primo,mi sento prendere per un braccio ed con accento romanesco,l'uomo, mi dice : ha do vai milità ?....vorrei entrare,detto con la faccia più candida che si può immaginare,.....nun se può- in divisa – nun se può. (Scusate il romanesco,ci vado vicino).

Preso su.....con la coda fra le gambe,a spasso per Roma. 🤔

Via Veneto, ore 23,00.....lasciamo perdere,un altro pianeta,noi poveri militare,provincialotti ....noi. 🤔

A nanna,sveglia alle 4,30.

Ci alziamo ed il gestore del dormitorio ci comunica di presentarci in stazione Termini dove il treno è già composto dalla sera precedente con locomotiva e vetture.

In stazione,gran fermento di persone,dalla sera precedente alle 21,00 è tutto fermo.

Come capiscono che siamo il personale del treno che partirà verso Pisa.....non vi dico i segnali di benevolenza, i grazie, i bravi che ci gratificano.

Vi erano persone che erano lì dalla sera precedente . 🤔

Io,dal capo treno,vengo posizionato sulla vettura di coda con responsabilità porte delle tre vetture verso la fine del treno . 🤔





Come si viaggiava durante gli scioperi.

Viaggiavi con una modulistica che iniziava dicendo: stazione :A,B,c,D.....impresenziate , PL aperti e non presenziati ,ultimo treno arrivato alla stazione di A in orario e ricoverato.

L'unica certezza era quella che non vi erano ostacoli per la circolazione del tuo convoglio, però per ogni passaggio a livello applicavi la regola della marcia a vista con velocità di impegno non superiore a 6 kmh. 😞

Potete immaginare che viaggio è stato.Fermata o quasi a tutti i PL ed in tutte le stazioni

Partiti in orario,alle 14,00 (circa) eravamo a Livorno. 😞

A Pisa alle 18,00 ,un alto ufficiale dell'esercito,visto personale militare alla guida del treno, pretende di salire sul mezzo di trazione,interviene la Polizia Ferroviaria .....desiste. 😞

Dopo un conciliabolo tra personale di macchina e personale Dirigenziale FS si autorizza il treno a proseguire su Genova.

Siamo arrivati alle 22,30.

Il personale di macchina,staccata la locomotiva,fa per avviarsi in DL.....il termico si spegne,era finita la nafta,ed anche lo sciopero. 😞😞

Piccolo resoconto del mio primo viaggio a Roma e la partecipazione al primo ( sciopero ).

Da li inizio il mio benvolere con la capitale,ci sono stato tante volte che ho perso il conto.....ci ritorno molto volentiere.....se il capo mi da il permesso.

---

21/02/2007  
ora: 11:20:53  
fermarklin

Non passa che un mese ed ecco arrivare l'ordine di tenerci pronti a partire.

Adunata in cortile della caserma a Chivasso,pippone di rito del comandante della compagnia sulla alta socialità del nostro impegno per la nazione,mancava solo più che dicesse che andavamo in guerra ed aveva detto tutto ( a dire il vero ci siamo andati vicini ,era l'anno del culmine della guerra fredda) e sul finire dei discorso ,ci comunica: 20 allievi aiuto macchinisti,scelti tra di voi (eravamo 60) verranno inviati per un periodo di 15 giorni in Puglia,Bari esattamente, a disposizione del personale viaggiante per coadiuvare nella scorta dei treni,causa carenza di personale.

I giorni di assenza saranno giustamente considerati ai fini del vostro servizio militare.

Era pur sempre naja,ogni scusa era buona per poter svicolare dalla caserma,fui uno dei prescelti.....tacciato subito di imboscato.



Stesso tipo di viaggio,vi era già in quegli anni il Torino-Lecce,ci mettono in composizione una 100 porte ,posizionata in coda con noi sopra e vai.....isolati dal resto del treno,ricordare oggi come erano trattati i militare solo qualche decennio fa.....sembra tutta un'altra epoca.

Doveva essere il mese di Aprile ,verso la fine,ricordo che un pomeriggio facemmo il bagno sulla spiaggia di Bari ,non che fosse caldo,eravamo caldi noi.....

Torniamo al viaggio,giunti a Bari veniamo accasati,si fa per dire,su una vettura a Cuccette posizionata sul tronchino esistente in stazione lato nord e ci dicono:questa è la vostra residenza per giorni di permanenza qui a Bari.

Il gabinetto era quello della stazione,l'acqua per lavarsi al mattino era la fontanella esistente sul marciapiede del I° binario,il mangiare era alla mensa e l'albergo per dormire.....la cuccetta,due per ogni scompartimento,un lusso.....cambio lenzuola.....una volta alla settimana.Chi di voi ha fatto il militare.....capisce.

Fortuna che per il servizio ti recavi verso Lecce o Pescara ed all'ora usufruivi degli accessori come gli altri ferrovieri.....altrimenti era dura.

Di quei giorni ricordo particolarmente i viaggi fatti da frenatore sui treni merci su Lecce.

Era particolare il treno Onnibus o raccoglitore che fermava in tutte le stazioni,compresi i caselli ferroviari per distribuire l'acqua potabile.

Fu l'occasione per conoscere Lecce,non ci sono più andato.Mi sono ripromesso di tornarci,prima o poi ci vado .L'anfiteatro Romano mi aveva colpito.

I treni merci erano svolti con 740,imponenti nelle manovre,tutto il trasporto merci era ancora fatto su rotaia.Ogni treno era sempre una lunga teoria di carri.

Si partiva da Bari al mattino per arrivare a Lecce alla sera,verso Pescara.....stesso orario,con il ritorno il giorno dopo .In quindici giorni ho fatto tre corse su Pescara e tre su Lecce.

Hai caselli ,solidarietà tra poveri,carbone in cambio di generi alimentari.....era un passaggio che avveniva ad ogni casello,una po' di carbone in cambio di un pezzo di pane fatto in casa, di una Doveva essere il mese di Aprile ,verso la fine,ricordo che un pomeriggio facemmo il bagno sulla spiaggia di Bari ,non che fosse caldo,eravamo caldi noi.....

Di quei giorni ricordo particolarmente i viaggi fatti da frenatore sui treni merci su Lecce.

Era particolare il treno Onnibus o raccoglitore che fermava in tutte le stazioni,compresi i caselli ferroviari per distribuire l'acqua potabile.

Fu l'occasione per conoscere Lecce,non ci sono più andato.Mi sono ripromesso di



tornarci,prima o poi ci vado .L'anfiteatro Romano mi aveva colpito.

I treni merci erano svolti con 740,imponenti nelle manovre,tutto il trasporto merci era ancora fatto su rotaia.Ogni treno era sempre una lunga teoria di carri.

Si partiva da Bari al mattino per arrivare a Lecce alla sera,verso Pescara.....stesso orario,con il ritorno il giorno dopo .In quindici giorni ho fatto tre corse su Pescara e tre su Lecce.

Hai caselli ,solidarietà tra poveri,carbone in cambio di generi alimentari.....era un passaggio che avveniva ad ogni casello,una po' di carbone in cambio di un pezzo di pane fatto in casa, di una mozzarella ,un pezzo di formaggio,verdura di stagione,un bicchiere di vino,un uovo,il tutto da consumarsi sul posto.....in compagnia....era la mentalità,la cultura popolare che si esprimeva nel bisogno,nella solidarietà.

Vi erano caselli presenziati, sperduti nella terra Pugliese ,arsa dal sole,che non sapevano cosa era l'acqua,non vedevano persone se non solo il personale del treno che settimanalmente passava a rifornirli,per loro era un giorno di festa .La fermata del convoglio si trasformava in un incontro fra "parenti" con tanto di tavola imbandita .Era una fermata di circa 30 minuti,attaccavi la bocchetta alla cisterna dell'acqua potabile e mentre questa riforniva la scorta dei casellanti ...avvenivano i convenevoli.

Non esisteva la luce elettrica,ossia i caselli erano ancora con il lume a petrolio o candela,alcuni convivevano con gli animali all'interno del casello,pecore,galline,conigli ,una realtà sociale che oggi faccio fatica ad immaginare.....eppure era l'Italia degli anni 60.

Quei giorni sono volati via ,il giorno del rientro hanno ripreso la 100 porte, accantonata in un binario morto,ed agganciata al Lecce-Torino ci hanno rispediti a Chivasso .

Ricordo,come fosse adesso,poco dopo la partenza ,mi sono arrampicato sul portabagagli ,adattandolo a letto e li mi sono addormentato.Sono sceso ,dal comodo (sic)giaciglio,nella stazione di Bologna.....al ricordo,ancora adesso mi fa male la schiena. 😞😞



---

21/02/2007  
ora: 11:27:37  
techno

Senza parole . . . Tu sei il mio MITO ! ! !

---

21/02/2007  
ora: 11:38:36  
fermarklin

.....cerco di stare con i piedi per-terra. 😊

---

22/02/2007  
ora: 14:15:30  
fermarklin



---

24/02/2007  
ora: 10:50:03

Il cappello.....ferroviariamente detto "berretto".





fermarklin

Chi era costui ? era il mezzo, con gradi o no che confermava l'effettivo valore di chi lo portava.

Ufficialmente autorizzava, il portatore, a svolgere determinate mansioni ed allo stesso tempo comunicava ad altri il mansionario che Lui esplicava, con o senza infamia.

Il cappello comunica a tutti, con silenziosa modestia, chi c'è sotto la visiera, evita anche che il portatore debba erigersi, in alcuni momenti, ed evita di dire: "io sono"..... o peggio ancora "lei non sa chi sono io".

In questa logica vi do una carrellata di cappelli che mi hanno accompagnato nella vita ferroviaria.

Oggi non vanno più, sono in disuso, avevo già anticipato questo fenomeno.....ero uso a non mettere il copricapo e dalle foto si vede come sono poco logori.

24/02/2007  
ora: 10:52:51  
fermarklin

Dopo la presentazione semiseria, ecco a voi il cappello da macchinista Geniere.....anni 66/67.....



24/02/2007  
ora: 10:55:47  
fermarklin

.....col proseguire della carriera, macch



inista FS dal 71 al 88.....

24/02/2007

.....continua la carriera e cambiano i cappelli, capo deposito





ora: 10:58:44  
fermarklin



superiore dal 88 al 93.....

24/02/2007  
ora: 11:00:52  
fermarklin

.....per finire a fare il ferroviere in proprio con una miniferrovia. 😊



24/02/2007  
ora: 11:07:51  
fermarklin

I gradi erano rappresentati dalle striscie laterali.

Nel genio, l'aiuto macchinista aveva una striscia.

Nelle ferrovie venne abolito il macchinista di I° classe nel 68.

Capo deposito superiore, una striscia sul cordone per distinguerlo dal capo deposito e due striscie per il capo deposito sovrintendente.

Quelli della Märklin vanno bene per tutte le qualifiche.

I cappelli erano uno di foggia estiva e uno di foggia invernale. 😊

26/02/2007  
ora: 08:30:51  
fermarklin

Ieri mi ha fatto molto piacere la visita di "Lucariello", è riuscito a resistere 3 ore, spero di non averlo confuso e che non si sia annoiato. 😊

Promette bene, a casa mia, uno che bussa con alcune bottiglie.....puoi mica lasciarlo sulla porta.....che ne dite voi.

"Lucariello", ti aspetto per una seconda visita, grazieeeeeeeeeee. 😊



26/02/2007  
ora: 20:45:17  
fermarklin

Oggi e venuto "sergiob", di napoli trapiantato a Torino, anche Lui alle prese con l'inizio di un plastico..

Ha preso qualche idea e si è impegnato a tornare, non è riuscito a vedere tutto.....sarai il benvenuto. Ciao 😊

26/02/2007  
ora: 20:50:38  
fermarklin

"sergiob" scusa ,ho sbagliato nome, si tratta di "peppe de luca" .....l'età comincia a farsi sentire, scusatemi tutti e due.....la prossima volta sarà.....peggio 😞

01/03/2007  
ora: 22:07:52  
fermarklin

La II° volta .....a Roma.

Passati 6 mesi, avevamo terminato il corso da AM ,in quel di Ivrea ed avevamo iniziato il tirocinio da AM sui mezzi di trazione che arriva la chiamata per un altro sciopero nazionale .

Era il mese di giugno, verso la fine.

Fui scelto per essere inviato nuovamente a Roma, da AM titolare , con un macchinista del Genio anziano ( si sarebbe congedato da li a pochi mesi).

Entusiasmo alle stelle .

Partenza con solito viaggio "comitiva " militare. Torino 22,30-Roma T. 7,30. Accasermati presso il locale DL con annesso Hotel dormitorio FS e relativo ristorante Mensa aziendale. Solito predicazzo, relativo alle consegne ,di non farci pizzicare in fallo e sciogliete le righe e via per Roma.

La giornata è filata via liscia come l'olio, non posso non ricordare il trenino preso per andare a Cinecittà e l'incontro con Vittorio De Sica. Oggi , suo figlio cerca di calcare le orme del padre.....malamente.

Con De Sica avrei poi partecipato alle riprese di un film, in valle d'Aosta nell'anno 1973, io guidavo un treno sulla linea di Pre San Didier, per puro caso fui scelto e ci guadagnai un caffè offerto da lui.

Non facevo parte delle riprese, l'unico ripreso era il convoglio, mi rammarico perché non ricordo il titolo del film.

Torniamo a Roma.

Ore 21,00 iniziava lo sciopero e noi ci presentiamo in deposito san Lorenzo alle 20,00 per sapere il da farsi.

Subito ci comunicano che faremo un treno su Napoli e che lo sciopero è generale, ossia PL aperti e stazioni impresenziate, la linea TE è funzionante perché vi sono dei Dirigenti FS (ingegneri) preposti al controllo.



Gente, per me era il primo viaggio da titolare ossia aiuto macchinista geniere.....che fino a quel giorno avevo solo fatto viaggi con la 640 da terzo agente e che mi danno come chiavi ?

.....immaginatevi Roma in quegli anni il DL era pieno di 735,736,745,740,625, 626,428, mi rifilano in mano le chiavi di un 646 fresco di fabbrica.....altroché tremolio di gambe, noi genieri avevamo sì un treno in turno TE ,da Torino a Chivasso ,fatto con il 646,però sopra io non ci ero mai salito....il macchinista sì e con fare sicuro : socio,andiamo.

Per uscire dal DL di san Lorenzo,era oramai notte,applico in coda al locomotore il dischetto rosso .....come da regolamento ed andiamo a Termini.

Ci consegnano la modulistica,solite vetture cento porte e grosso modo intorno alle 22,00 ci danno il via libera.

Stranamente quella sera tutte le stazioni erano presenziate da funzionari,pertanto viaggiavamo abbastanza regolarmente. Ossia segnali aperti per il transito e sempre ricevuti sul corretto tracciato.

Come non detto,ci presentiamo in stazione di Anzio e siamo ricevuti con verde-giallo-rosso.

Il macchinista arresta il treno come se dovessimo effettuare servizio viaggiatori,però non si notano persone sul marciapiede.

Dopo un attimo,vediamo venire verso di noi una persona che era uscita dall'ufficio movimento,bussa alla cabina del locomotore ed all'apertura del finestrino dice: meccanico,state segnalando un treno straordinario al seguito ? avete un fanale anteriore rosso,forse è un errore,non ne siamo a conoscenza.....da sprofondare sotto il pavimento del 646.

Scendo e con tante ,tante scuse , levo il dischetto erroneamente non tolto da in opera appena giunti dal DL.

Sorriso di compatimento da parte sua,rampognata da parte del macchinista e mia pensata : è il mestiere che entra.

Ripartiamo,si giunge a Gaeta,ci fermano sul corretto tracciato,attendiamo fino alle 4,00 e poi ci dicono: meccanico,si va a ricovero,la linea è impercorribile,levano tensione,dovete rimanere a disposizione.

Ricordo solo che finita la manovra e tirate giù le corna,abbiamo sentito un forte profumo di pane.

Detto fatto,scavalcata la staccionata ci siamo recati al forno che era adiacente ai binari e li abbiamo fatto colazione.



E' un ricordo stupendo,pane fresco e caldo con pane fresco e caldo.Preso da compassione,il panettiere ci offrì poi del vino .Alle 7.00 ci lasciarono andare a dormire.....che dormita. 😊



---

03/03/2007  
ora: 18:12:52  
luigi saverio

Dal Sole24ore di oggi:

Nel piano industriale 2007-2011 le Ferrovie eliminano il doppio macchinista sui treni, considerato troppo costoso. Il gruppo punta così alla riorganizzazione del personale, che produrrà 10mila esuberanti. Reazioni negative dei sindacati.

Qualche commento, Gipo?

---

04/03/2007  
ora: 09:23:32  
fermarklin

Non è una novità,questi piani industriali di economia sul personale a scapito del servizio sono all'ordine del giorno,nell'ambito ferroviario ,ad ogni variazione di spesa da programarsi.

Parto da lontano,anni 20 dell'altro secolo,si inizio a parlare di questi tagli già in presenza di locomotive a vapore.

Ossia quando si sperimentò il caricamento automatico di carbone o nafta (alimentazione del forno),dell'acqua in caldaia con la pompa detta "cavallino" ,a qualche benpensante,per le sue tasche,disse :ora possiamo fare a meno dell'aiuto macchinista per impalare.

Nacquero i primi contrasti,nelle ferrovie non passò,sulle ferrovie o tranvie a vapore,indipendentemente dal sistema di carico ed alimentazione del mezzo,si inizio su questa strada.Erano reti o tratte di pochi chilometri e con la crisi di quegli anni che porterà nel giro di un decennio alla soppressione di varie linee fu cosa ovvia passare al semplice agente.

Passano pochi anni e siamo alla fine degli anni 30 e si ritorna alla carica.

L'operazione viene chiamata "uomo morto",si inizia a studiare come si può sopprimere il personale sulle locomotive in doppia trazione od con i treni aventi la locomotiva in coda (navetta odierna).

Esperimenti sulle TE 550 ,554, 432, 424,626 a comando multiplo,iniziano i conflitti con il personale,però le prove vanno avanti.Scoppia la guerra e il tutto viene fermato.

Anni 60,mercato comune Europeo,viene approvata una direttiva che invita i paese membri ad adeguarsi e potenziare il trasporto merci su gomma.





Crisi nera sul trasporto su ferro. Economia a tutti i costi, si rispolverano gli esperimenti fatti 20 anni prima e dopo vari tira e molla passa l'agente unico sui mezzi leggeri a determinate regole.

Sui mezzi pesanti bisognerà aspettare gli anni 90 per vedere un solo agente su determinati treni e a certe condizioni.

In tutti questi anni mai una volta si è sentito dire :vogliamo un agente solo in macchina e siamo disponibili ad investire sulla sicurezza delle linee.

Ora questo modo di vedere è cambiato, si sta investendo sulla sicurezza delle linee e di pari passo anche rimodernano i mezzi di trazione dotandoli di aggiornati sistemi che in altre nazioni sono decenni che vengono applicati.

Francia e Germania dagli anni 60 e dalla fine di quegli anni che è operativo l'agente solo in macchina.

Noi abbiamo pensato a tante belle autostrade, alcune sono delle cattedrali nel deserto, la ferrovia era ritenuta un'opera assistenziale per non dire una strada clientelare, con i risultati sotto gli occhi di tutti.

Ora si sta recuperando il tempo perso, fatti i dovuti investimenti, avremo anche noi una rete adeguata agli standard Europei e da quel momento non credo che il personale farà opposizione, ne va anche della sua sicurezza.

Quattro occhi vedono meglio di due, si usava dire nell'ambiente, ora una parte (essenziale) visiva la farà l'apparecchiatura, l'uomo interverrà solo in caso di anomalie od imprevisti.

Abbiamo l'esempio di diverse metropolitane che su circolano treni comandati da computer, la città di Lilla (Francia) sono ormai 15 anni e senza un minimo intoppo, treni ogni 3 minuti.....neanche sul mio plastico ci riesco.

La reazione negativa del sindacato.....normale prassi tra due modi di vedere la cosa.

Affermare 10.000 esuberanti e non dire cosa fargli fare dopo.....è il minimo che ti devi attendere come risposta.

Una grande azienda ,viene fuori con una tale affermazione.....a fare soldi così son tutti capaci, il risvolto sociale dell'operazione andrà discusso e contrattato, ripeto, non si parte più per difendere il secondo agente di macchina. I soldi sono stati investiti ed ora discutiamo del dopo.

Alcuni mezzi sono ancora del vecchio tipo, le linee non tutte sono attrezzate, le strutture dei depositi non sono ancora modernizzate.

Chi di voi gira l'Europa ferroviaria ,sicuramente avrà osservato gli impianti dei depositi



esistenti,non vi è un grande impianto che non sia stato ricostruito ex-novo,noi,tolti quelli per l'alta velocità.....siamo rimasti a Vittorio Emanuele.

Volevo farla più corta,non ci sono riuscito,.....pensandoci meglio.....meriterebbe una trattazione più approfondita, a grandi linee ho cercato di raccontare la storia dell'"uomo morto " che morto non é. 😊

---

06/03/2007  
ora: 09:59:03  
fermarklin

Poi spiego:



---

06/03/2007  
ora: 10:27:07  
fermarklin

Continuando a modificare le analogiche ho trovato che con le locomotive a 5 assi si hanno problemi di massa.

Ho collegato un filo ( nero si vede meno) alla massa della vettura rimorchiata ed ho risolto il tutto. 😊

---

06/03/2007  
ora: 21:10:37  
fermarklin



---

06/03/2007  
ora: 21:12:32  
fermarklin



---

06/03/2007  
ora: 21:31:55  
fermarklin

Due foto ,una panoramica ed una della 52 digitalizzata con tanto di convoglio misto.

Altri tempi , su tutte le linee era uso far fare servizio viaggiatori ad un treno detto "Onnibus" che aveva al suo seguito anche carri merci.

Circolavano normalmente in coincidenza con i mercati ortofrutticoli nei grsossi centri.

Il treno era normalmente un treno merci con il relativo orario alla quale venivano aggiunte una o più vetture per il servizio viaggiatori.

Sulla linea Chivasso\_Aosta partiva da Chivasso al mercoledì, in concomitanza con il mercato settimanale, normalmente aveva in composizione una vettura a "cento porte" sempre strapiena.

Perb il PdM era sempre un lavoro pesante aggiuntivo. Il treno che si chiamava 5333 diventava pertanto 5333 A e da diretto (ossia senza fermate da Chivasso ad Ivrea ) diveniva accelerato fermando per servizio viaggiatori in tutte le stazioni.

Una percorrenza oraria di 35 minuti diventava di 45 con tutte le conseguenze sulla condotta del fuoco.

Trainare un treno di peso bloccato a 450 T e senza fermate, agganciarle una vettura da 35 e farlo fermare in tutte le stazioni con 6 arresti e relative partenze, potete immaginare a che velocità viaggiava.

Ho già detto in altra parte le velocità di crociera, le ripeto, punte di 26/27 kmh con arrivo a Caluso che è al culmine della salita con velocità di 14/15 kmh.

---

06/03/2007  
ora: 21:34:40  
fermarklin



---

07/03/2007  
ora: 10:11:04  
fermarklin

Collaudo di una v200 056 digitalizzata con decoder Marklin 60904.....



sui tornanti della vecchia stazione.....

---

07/03/2007  
ora: 10:12:55  
fermarklin



---

07/03/2007  
ora: 10:14:51  
fermarklin





07/03/2007  
ora: 10:30:33  
fermarklin

Pensavo di trovare alcune difficoltà, invece è andato tutto liscio, ossia il montaggio e assemblaggio dei fili, anche in questo caso è facilitato dallo schema allegato.

Questo è composto da 2 rotori e 2 portaspazzole ed 1 magnete permanente più viti varie per adattare il tutto alle diverse speci di v200 od macchine di pari anzianità con motori analoghi tipo 3050 o 3022.

Rispetto al blocco portamotore bisogna montare un rotore o l'altro con il rispettivo portaspazzole.

Essendo la locomotiva all'interno priva di qualsiasi ingombro, diventa facile sistemare il decoder con i relativi fili.

Anche l'allacciamento delle lampadine non è complicato, essendo già con portalampe da terra propria è sufficiente saldare solo l'alimentazione ed il gioco è fatto.

Come le foto allegate dimostrano, visto la consistenza della v 200 ho voluto fare delle prove dimostrative della locomotiva.

Grazie alla sua massa ed alle cerchiature di aderenza originali ( sarà, ma la gomma di una volta era un'altra cosa, sono ancora integre e non sfilacciate ) ha tirato su per le rampe del semi elicoidale ,posto amonte della vecchia stazione, 12 carri a carrelli dei quali diversi carichi.

La rampa è sul 3 % e la velocità è rimasta tale e quale a quella di inizio della salita.

Il decoder è ancora quello tradizionale FX ed il risultato finale mi lascia molto soddisfatto.



07/03/2007  
ora: 11:30:45  
fermarklin

Perchè non ci ho pensato prima ?



07/03/2007  
ora: 11:32:57  
fermarklin

.....qualcuno potrebbe dire: ha scoperto l'acqua calda.....



07/03/2007  
ora: 11:48:42  
fermarklin

Perchè non ci ho pensato prima e perchè ho riscoperto l'acqua calda, semplice, una doppia di 103 e senza problemi con le cerchiature di aderenza.

Premesso che viaggio con la 6021 e con la CS non so se si può fare, vengo e mi spiego.

Se azionando F4 sulla 6021, ho le locomotive che viaggiano senza la regolazione di accelerazione e decelerazione ed allo stesso tempo non ho la velocità costante, ergo - penso - opero e di conseguenza agisco sulla codifica: tutte e due con codice 03, velocità ed accelerazione a zero (viti di registro), provo una locomotiva per volta, passo poi a posizionarle sul binario facendole viaggiare da sole e vedo che mantengono una certa distanza.

Sicuramente lo sforzo di trazione farà il resto e posiziono le due locomotive in testa al convoglio TEE composta da 4 vetture e via.

Da non credere, si comportano perfettamente e senza problemi rispetto alle cerchiature di aderenza, anche dopo aver girato per oltre 10'.

Con F1 disinserito, niente da fare, una tira più dell'altra.

Se metto davanti quella che tira di più, saltano le cerchiature.

Se la metto dietro, avviene l'accavallamento dei respingenti.



Viaggiando con F4 inserito si perde la regolazione della velocità.....si guadagna in realismo.

---

07/03/2007  
ora: 11:58:22  
Motokoala

Gipo, mi sembra un'ottima soluzione!  
Grande come sempre! 😊  
Marco

---

07/03/2007  
ora: 20:13:16  
fermarklin

Errate corrige:al sesto capoverso F1 va letto F4.....l'età, ha l'età !

---

08/03/2007  
ora: 17:25:51  
fermarklin

Continuando nello sperimentare e soddisfatto delle prove con le DB 103 ,oggi mi sono cimentato con una tripla di 152 DB e tutte con motore C Sinus di prima generazione.

Esatamente :

- 39351 << RENHUS >>
- 39352 << PORSHE >>
- 39353 << Technologie >>

con treno composto da 14 carri << canguro >> o a tasca Sdgkms,tutti Marklin,carichi di cassoni o semirimorchi.

Peso trainato al limite del deragliamento, per forza centripeta, su curve di raggio 360 mm.

Superata la prova brillantemente, ho continuato con una doppia formata da:

- 36850 BR 185 BR
- 36851 BR 482 cargo BR

Tutte e due le locomotive sono prive di cerchiatura di aderenza.

Considerato il traino da effettuare ed i risultati conseguiti.....risultato stupefacente.

Pareva di assistere allo spunto di un treno reale in prestazione.Senza cerchiature è tutta un'altra cosa.

Foto ,prego.....

---

08/03/2007  
ora: 17:29:02  
fermarklin

.....treno pronto a partire con locomotiva titolare agganciata al treno,macchina di rimando in seconda posizione e locomotiva di do



ppia trazione in testa assoluta.....

---

08/03/2007  
ora: 17:31:17  
fermarklin

.....transito del convoglio lungo il piazzale.....



---

08/03/2007  
ora: 17:33:37  
fermarklin

.....dopo il cambio trazione ,proseguone le prove.....



---

08/03/2007  
ora: 17:36:16  
fermarklin

.....con transito nella stazione principale. 😊





---

08/03/2007  
ora: 17:45:05  
fermarklin

Nell'ultima foto si vede la coda del treno che transita sul terzo binario e le locomotive sono già dietro lo spigolo della pila. 😊

---

08/03/2007  
ora: 17:49:00  
fermarklin

Senza cerchiature di aderenza.....credo sia vero che sulla rotaia le ruote,con l'attrito volvente creato,puliscano.....le due locomotive girano praticamente solo sul circuito a doppio binario,sarà mia impressione.....ma le vedo più lucide che gli altri due itinerari di transito dei treni 😊😊😊

---

09/03/2007  
ora: 19:07:27  
Callioni Nicola

Complimenti Gipo per le prove effettuate, come al solito da lasciare a bocca aperta. In particolar modo mi è piaciuta la tripla trazione con carri canguro  
Ciao Nicola.

---

12/03/2007  
ora: 17:40:03  
fermarklin

Tito, mi manca "allega file",volevo allegare fotografie e non ci riesco. 🙄

---

12/03/2007  
ora: 17:44:06  
Admin

Clicca "Rispondi" e usa "inserisci file" 😊👉

Questo sistema non è ancora perfetto, se incontri difficoltà, lo rimettiamo in una sezione normale 😊

---

12/03/2007  
ora: 18:28:12  
fermarklin

Cliccando "rispondi" appare la finestra ed è senza " allega file " .

---

12/03/2007  
ora: 19:06:12  
Admin

Ho "rispostato" la discussione! Qui i pulsanti dovrebbero esserci. E' un problema software che devo risolvere. Per ora continuiamo qui.

---

12/03/2007  
ora: 20:18:26  
fermarklin

Va bene. 😊

Ho voluto comporre un treno in prestazione per Aosta,340 T. ossia 10 carri ed il bagagliaio.....risultato la 675 è una frana,ha la pestazione di una 640.....in discesa.....



12/03/2007  
ora: 20:21:10  
fermarklin

.....la coda del treno...



12/03/2007  
ora: 20:24:16  
fermarklin

.....con spinta in coda a .....mano, lasciamo perdere .....è proprio una "sciunfetta". 😊



13/03/2007  
ora: 08:17:11  
fermarklin

Il mio "Heinrich", non sarà tanto lungo, non sarà tanto omogeneo.....mi piace così.....in semplice trazione con una 44.....



13/03/2007  
ora: 08:20:20  
fermarklin

.....ed in semplice con una 43,curiosa immagine in movimento-vedere il riflesso dei fanali - tirava a tender avanti.....



13/03/2007  
ora: 08:22:40  
fermarklin

.....vista aerea della 44 con i carri carichi in testa treno.....



13/03/2007  
ora: 08:27:04  
fermarklin

..... e per finire la concorrenza con la casa madre, doppia in testa di 43 e 44 digitalizzate dal sottoscritto,non hanno i rumori ..... i treno è composto da 14 carri. 😊



---

13/03/2007  
ora: 08:32:14  
fermarklin

Tito,una piccola anormalità che prima non si verificava,solo stamane,cliccando su " discussioni attive " e poi su "ultima pagina" mi carica sempre la prima pagina e poi devo ricaricare l'ultima.

---

14/03/2007  
ora: 14:13:28  
fermarklin

Per vari motivi non avevo aggiunto le spiegazione alla 675.

Provvedo.

Avrete sicuramente visto le fotografie della testa e della coda del treno.

Bene , ricordando il discorso composizione , segnalo i particolari che evidenziano questo treno composto da una 675,bagagliaio e carro con garitta , in coda assoluta , al treno.

Fino alla fine degli anni 70, per garantire una adeguata sicurezza dei treni che affrontavano linea con livellette in discesa di una certa pendenza,tutti i treni merci dovevavo essere scortati ,come minimo, da un frenatore che normalmente prendeva posta sull'ultimo carro (posto in coda al treno) munito di garitta e con freno a mano efficiente.

Il capo treno prendeva posto sul bagagliaio, normalmente posizionato dopo la locomotiva, come da foto allegata.

La vita di tutti e due non era la migliore, immaginatevi i bagagliai dei treni merci che erano semplicemente una scatola di lamiera chiusa da due porte scorrevoli ,su guide, con una tenuta a.....aria aperta,per non parlare del frenatore posto in coda al treno in una garitta che era tutto come se fosse seduto sull'ultimo respingente.

Vento,acqua, neve , pioggia, viaggiava costantemente equipaggiato come fosse sempre brutto tempo.....si usava già dire: prevenire è meglio che combattere.

Qui in Piemonte si partiva dalla pianura che era estate ed arrivavi il valle d'Aosta o a Varallo per non parlare di Modane o Domodossola che veniva fuori una nuvola ed era inverno.

Il capo treno si arrabattava a chiedere del carbone acceso al pdm e con una piccola stufetta si affumicava ma tanto quanto rompeva il freddo.

Il povero diavolo del frenatore di coda.....uno stoccafisso diventava, altrochè principio di congelamento, erano altri inverni.....altra tempra di uomini.





Per ben che andava ti apostofano dicendo: hai fatto la guerra Tu.....solo la guerra per la pagnotta,io ho fatto l'Abissinia.....se poi arrivava quello che aveva fatto la campagna di Russia.....non ce nera per nessuno.....solo loro sapevano affrontare il freddo.

Erano vestiti a strati, parevano omoni, fuori dal servizio erano .....mingherlini.

Tutti non hanno fatto una vita lunga, lavori usuranti.....li chiamavano, anche il mio lo era.

Ci penso, sono arrivato a 60, ho un contratto per altri 40 anni e poi ne riparlamo.

---

14/03/2007  
ora: 14:18:46  
fermarklin

Tito,in questa pagina "invia la risposta" mi mancano le faccine" le devo chiamare con "mostra amile".  
Non è un grosso problema, però a sinistra della pagina sono salutari. 😊

---

14/03/2007  
ora: 14:30:06  
Admin

Ti tocca usare "rispondi" 🤔🤔per ora 😊

---

14/03/2007  
ora: 14:30:18  
madifazi

Gipo complimenti per le pagine e le foto, è sempre piacevole vedere il tuo plastico.  
Dovresti incominciare a pensare ai video 😊  
Sarebbe una "bomba" tramite un filmato seguire i tuoi convogli.  
Pensaci.

---

14/03/2007  
ora: 20:19:30  
fermarklin

Tito,compreso.....ripeto,non è un problema.Grazie.

---

14/03/2007  
ora: 20:27:01  
fermarklin

Per i video ci ho fatto un pensiero, il problema è che non ho la ADSL (in tutta la mia zona non vi è ancora) e se ho capito giusto.....diventa un problema caricare i file senza la ADSL.....chi ne sa di più .....mi soccorra e poi vedremo il da farsi. 😊 😊 😊👍👍  
😊

---

14/03/2007  
ora: 21:16:02  
Admin

Per non sarebbero un problema, il problema è trasferirli dalla videocamera ad un PC con adsl 🤔

---

14/03/2007  
ora: 21:34:39  
fermarklin

Ci capisco sempre meno.....

---

15/03/2007  
ora: 08:12:15  
fermarklin

Quanti uomini vuoi, maestro, te ne procuro tre o quattro e risolviamo il problema.

Con questa frase ,un maresciallo del Genio, voleva aiutare per risolvere il problema della piastra che era andata giù.

Cosa era la piastra nel gergo del pdm.

Era la parete frontale del forno. Quella tutta traforata che sorregge i tubi surriscaldatori ed i



tubi bollitori.

Questi tubi vi sono posizionati con una delicata operazione fatta a caldo e per dilatazione dei materiali fanno sì che la tenuta dell'acqua della caldaia, anche sotto spinta della pressione a 12 atm, sia ermetica, non trafile acqua dalla caldaia al forno.

Quando per una cattiva conduzione del fuoco che creava sbalzi improvvisi nella temperatura interna, poteva succedere una improvvisa dilatazione che causava delle crepe (detti creti) nella suddetta piastra, causando una violenta fuoriuscita di acqua che provocava lo spegnimento parziale del fuoco e questo comportava, nei casi peggiori, la richiesta della locomotiva di riserva.

Il macchinista era arrivato nella stazione di Ivrea con questo problema e visto la impossibilità di proseguire aveva optato per chiedere la locomotiva di riserva e scendendo dalla locomotiva aveva incrociato il maresciallo che era anche il capo stazione titolare e gli aveva chiesto :capo, mi è andata giù la piastra, devo chiedere locomotiva di riserva.....per tutta risposta aveva ottenuto quella citata all'inizio.

Non scoppiò a ridere per rispetto del superiore, ma questa frase a fatto storia nell'ambiente ferroviario. 😊

---

17/03/2007  
ora: 20:29:03  
fermarklin

Come si sarà capito, scarso mio intervento , in questi giorno ho riaperto il cantiere e pertanto tralascio lo scrivere ed anche il leggere i vostri interventi o discussioni.

Mi trovo con una serata a disposizione , non preso da progetti e programmazione lavori ,vi racconto questa e poi si riprende ottobre.

---

17/03/2007  
ora: 21:24:19  
fermarklin

640 044 ,forno in rame , ossia la parete di cui ho parlato nel precedente intervento era fatta in lamiera di rame con uno spessore di 2 cm.

Era l'ultima macchina in servizio a torino che aveva il forno fatto con questo materiale.

Costoso, molto costoso, ma ottimo come trasduttore di calore.

Faceva parte di un lotto sperimentale, oramai giunta alla fine del servizio , la locomotiva andava avanti tra una saldatura e l'altra ,dei creti o dei bordi dei tubi bollitori o dei tiranti del forno, cercando di arrivare alla meno peggio al giorno del suo spegnimento definitivo.

Era una macchina disponibile, ossia non era assegnata a nessuna coppia di macchina ,faceva un dignitoso servizio in sostituzione delle sue sorelle che per qualsiasi motivo, quel giorno, non potevano viaggiare.

Era conosciuta da tutto il personale del DL come " la bagnarola ".

Il soprannome indica già in che stato era.



Era una continua perdita di acqua dai vari accessori che esistevano nel forno.

Tenerla accesa con il solo fuoco di stazionamento era un grosso problema, le forti perdite che vi erano nel forno tendevano a spegnere del tutto quel poco di carbone che si usava per lo stazionamento.

Però appena si allargava il fuoco e lo si alimentava ,come per incanto, con l'aumentare della pressione e del calore in forno, le perdite ,poco alla volta diminuivano per scomparire del tutto nel giro di una mezzora.

In quegli anni ho avuto la possibilità di utilizzare questa locomotiva ,ero aiuto macchinista in una particolare occasione che ancora ora ricordo.

La 060 di turno, la mia locomotiva assegnata era ferma per lavaggio, alla presentiamo in D1 per effettuare un treno straordinario su Aosta e ci danno le chiavi della 044.

Piccola rimostrazione e poi buon viso a cattivo gioco , ci prendiamo tale locomotiva.

Essendo una locomotiva non assegnata lo si capiva già dalle condizioni di pulizia generale con cui era tenuta, avete presente la 460 sporcata.....peggio, più bianca che nera.....polvere, resti di camera fumo e ceneratoio mai tolti dalla caldaia, non un filetto di vernice rossa e tanto meno i cerchioni bianchi, sotto certi aspetti , alle ore serali faceva quasi pena.

Accurata lubrificazione , accurata preparazione del fuoco nella quale osserviamo le anomalie delle perdite d'acqua, tra le quali ve ne è una che inversamente alle altre che con l'aumentare della pressione/calore diminuiscono, questa tende ad aumentare come pressione e a diminuire come quantità di perdita d'acqua.

Era una perdita dalla saldatura del colletto di un tubo bollitore, la trafilatura iniziale (getto) con la locomotiva a 4 atm era a metà del forno, con la macchina a 12 atm, lo spillo a 100 ° circa, come aprivo la boccaporta, arrivava a bagnare il carbone.

Potete immaginarvi che viaggio può essere stato, per fortuna non era un getto centrale, usciva dalla boccaporta lambendo il battipala destro e andava a perdersi sul carbone del tender sbattendo contro il trombino di sinistra.

Impalando , nei momenti più concitati, arrivavo ad incocciare con la pala il getto bollente , seguivano spruzzi poco piacevoli che ancora oggi ricordo.

La cosa molto positiva della locomotiva era proprio il forno in rame, non dico che sono andato a spasso ma ricordo bene che la resa termica migliore la notammo in particolare modo nelle tratte più acclivi, il forno in rame aiutava molto e il fatto negativo della perdita d'acqua non fu un peso.

L' avevo considerata una bestia nera fino a quel giorno, da quel giorno ....diventò una locomotiva , pur sporca e brutta, vista con un altro occhio.....benevolo, mi aveva dato una



mano a concludere, per quel giorno, un treno impegnativo.

Aggiungo questo anedoto.

Gli alpini di Aosta hanno come motto "ca custa lon ca custa, viva l' Aosta" trasformato dai genieri in " ca custa lon ca custa ,arivuma ad Aosta".

Traduzione " costi quello che costi, viva l'Aosta (reggimento)" per noi era "costi quel che costi, arriviamo ad Aosta".

Questo serve a rappresentare il modo di vedere e di essere del personale del genio, tutto si doveva fare per portare il treno ad Aosta e senza inconvenienti, non parliamo poi dei ritardi.

La 044 ando fuori servizio nel 74 , portandosi via l'ultimo forno in rame.

---

21/03/2007  
ora: 17:23:38  
fermarklin

Una 236 digitalizzata.....con un colpo di fortuna. 😊😊



---

21/03/2007  
ora: 17:25:48  
fermarklin

.....come erano prima ed ora come sono adesso. 😊



---

21/03/2007  
ora: 17:34:48  
Motokoala

Penso che Tito potrebbe rabbrivire...  
Hai sacrificato una V36 Danese...







21/03/2007  
ora: 17:47:59  
fermarklin

Nel 2000 avevo applicato alla mia 3142 ( 236 FS ) un decoder Delta 6031 (se non ricordo male) ero in ristrettezze economiche , ripromettendomi di montare poi un decoder digitale 60901 appena possibile.

Quel "appena possibile" è passato poi in secondo piano perchè vi erano troppe locomotive da digitalizzare.

Oggi il colpo di fortuna.

Rientrando dal cantiere ,nelle Langhe, passo dal mio solito rifornitore per un saluto ed allo stesso tempo vedo se vi sono novità. Nulla in consegna.

Mi presenta delle occasioni e tra queste noto la 37364 del 2005 , si accende la lampadina dell'idea, colpo di fulmine.....ecco la digitalizzazione della 236 che si avvicina. 90 euro mi costa il 60901 , 100 l' occasione della 37364, due conti, fattibilità del cambio del mantello, la Marklin non si smentisce mai, anche a distanza di anni cambia i mantelli ma la meccanica è sempre quella.

Prendo su e vengo via, giunto a casa, smonto le due e le rimonto semplicemente invertendo i mantelli.....ed il gioco è fatto.

Diversità, colorazione in marrone delle ruote.....si nota a malapena,quando avrò tempo le smonto e faccio il cambio, anzi , quasi -quasi.....vanno bene così.

Ci guadagno con il biellismo nero, più antan.

Ora quasi-quasi mi rivendo la 37364 come 34364 (?) ossia delta, qualcuno forse la vuole ? , 70 euro li faccio su.....DSB, forse è meglio tenerla, ci penso.



---

21/03/2007  
ora: 17:52:09  
fermarklin

Motokoala, queste sono .....questo è il cannibalismo eco.....solidale finalizzato alla conservazione e trasformazione della specie ( Marklin ) . 🙌🙌

---

21/03/2007  
ora: 17:55:04  
fermarklin

Però, anche la DSB ci ha guadagnato in livrea, le ruote marroni ed il biellismo si accompagnano meglio con il verde della cassa. 🙌🙌🙌🙌

---

21/03/2007  
ora: 17:55:46  
Motokoala

**fermarklin ha scritto:**

Motokoala, queste sono .....questo è il cannibalismo eco.....solidale finalizzato alla conservazione e trasformazione della specie ( Marklin ) . 🙌🙌

Bellissima, Gipo!





Ciao!

---

21/03/2007  
ora: 20:16:54  
luigi saverio

Si, ma adesso capisco perchè anni fa comprai ad una Borsa una DB 120 analogica e poi mi accorsi che aveva il mantello col numero della digitale!  
Marklin, quanti delitti si commettono in tuo nome! 🤔🤔🤔

---

21/03/2007  
ora: 20:34:48  
fermarklin

Delitti.....si, quasi perfetti. 🙏

---

22/03/2007  
ora: 08:39:49  
fermarklin

Ed eccola nel suo ambiente.....modellistico, mica male. 😊



---

22/03/2007  
ora: 08:42:53  
fermarklin

Questa mi ha fatto pena, fa parte di quelle locomotive che non fotografo mai, un trenino di "campagna" che entra nella metropoli.



---

22/03/2007  
ora: 11:00:32  
fermarklin

Il catalogo Marklin "militaria"



22/03/2007  
ora: 11:14:50  
fermarklin

L' ho preso per curiosità.

Non sono antimilitarista , però guardo la divisa militare con un occhio particolare, l'ho portata per 40 mesi .....non mi sono bastati per togliermi di dosso un certo senso di fastidio al solo vedere le parate od affini.

Penso e spero che un domani, prossimo, non ci sia più bisogno di divise, la realtà ci porta con i piedi per terra e sulla terra continuano a scannarsi.

Tornando al catalogo, una produzione , non c'è che dire, completa di un classico convoglio " armiamoci e partite ". Non dimenticato il logo "Wermath" : si scrive così ?.

Credo che fare bella mostra di se sul plastico di chi fa anche "militaria".

23/03/2007  
ora: 20:58:50  
Callioni Nicola

Complimenti Gipo per l'ottima trovata!!!!  
Ciao ed ancora molti complimenti al tuo plastico Nicola.

25/03/2007  
ora: 11:58:07  
fermarklin

Grazie a Maro che è venuto a trovarmi ieri e mi ha portato dei decoder 60901 ,oggi ho digitalizzato la 151 SNCF , una vecchia fiamma ,l'unica Francese di tutta la mia raccolta con relativo convoglio.....



25/03/2007  
ora: 12:00:45  
fermarklin

.....essendoci poco spazio , ho scelto di mettere le resistenze nel tender avendo così campo libero nel motore.....



---

25/03/2007  
ora: 12:03:11  
fermarklin

.....ed eccola che transita nel parco merci con un treno di vetture Francesi.



---

25/03/2007  
ora: 15:10:09  
Callioni Nicola

Ottimo modello e complimenti per la digitalizzazione.  
Ciao Nicola.

---

25/03/2007  
ora: 20:48:24  
fermarklin

Questo tipo di locomotive ,come anche le 52 Db di altre reti Europee , ossia tutte le 52 preda bellica , nella costruzione modellistica hanno pochissimo spazio per il motore digitale, o le comperate digitali .....oppure digitarle Voi è un problema, occorre un lavoro molto certosino per applicare i vari componenti nell'ambito della cabina di guida , particolarmente i diodi antidisturbo , sono di difficile posizionamento.

Per evitare fastidiose limature della cabina è meglio posizionare il tutto all'interno del tender, spazioso e senza parti ingombranti.

---

25/03/2007  
ora: 20:54:15  
fermarklin

Questa 151 SNCF , al sottoscritto che non ha mai fatto Francese (come hobby), come l'ho vista.....mi ha stravolto : era in occasione, colori della mia infanzia .....quando per andare a Marsiglia era d'obbligo il cambio trazione a Ventimiglia con sorelle 151 , belle colorate di verde , con filetti in rosso e targhe smaglianti.....come si dice .....un colpo di fuline.





Obbligo delle vetture d'epoca SNCF ed il treno è pronto.

---

27/03/2007  
ora: 09:23:05  
fermarklin



---

27/03/2007  
ora: 11:48:04  
fermarklin



---

27/03/2007  
ora: 15:24:36  
fermarklin

Due foto, ricordo di viaggio.....provate a comporre un treno con carri "pianali" ,"panalini", "pianaloni", ossia carri con sponde basse che oggi si può dire : non sono più usati.

Mettetegli in coda un carro chiuso con freno a mano ,preenziato (si fa per dire), almeno dieci carri, fatelo girare sul plastico e poi.....mi dite che impressione vi sollecita.

Nella realta era uguale, ti voltavi dalla "peca" e dietro il culo non vedevi niente.....tranne un carro in lontananza che ti seguiva ,a distanza, come un ombra.....solitario.

Vedere sul plastico circolare questo convoglio.....questi ricordi mi ha sollevato.

---

27/03/2007  
ora: 15:27:34  
fermarklin



27/03/2007  
ora: 15:36:04  
fermarklin

Dal mio museo personale.....a Tutti Voi con tanti Auguri.

Appena posso spendo due parole. 😊😊😊



27/03/2007  
ora: 18:41:12  
fermarklin

Ho dimenticato di dire che erano per la Pasqua. 🙌🙌🙌🙌🙌

28/03/2007  
ora: 15:11:21  
fermarklin

la pala, accessorio indispensabile per alimentare una locomotiva a vapore ,alimentata a carbone, con caricamento manuale. Lapalissiano, direte Voi. Non è sempre così.

Poteva succedere, succedeva assai frequentemente che la pala diventava inservibile per la rottura del suo manico per usura causata da logoramento o dal troppo stare a contatto con il fuoco nel forno.

Normalmente vi era una pala i scorta, cosa che invece era assente sulle macchine disponibili, nessuno pensava al poi..... e quando succedeva , erano dolori.

O si impalava con la pala delle scorie, il cui manico era un tondino di ferro lungo 2,50 m. e pertanto potete immaginare che soddisfazione , o si usava il secchio di scorta della locomotiva.

Il secchio non era di scorta per questo motivo o per fare acqua al tender quando era sprovvisto (immaginatevi portare 16 mq d'acqua con un secchio da 10 litri, eppure una



volta anche questo è successo ),il secchio era di scorta per avere sempre in cabina una riserva d'acqua pulita per bagnarci il cascame che si usava per inumidire il viso od altre parti del corpo nei momenti più accalorati.

La rottura del manico della pala era causato principalmente dalla sua rottura a causa delle sollecitazioni a cui era sottosto con il metodico uso di "battere la pala", quasi sempre ad ogni palata.

Era il classico modo di impalare il carbone e lanciarlo nel posto desiderato.

Come già detto, non si impalava tanto per impalare come se il forno fosse la bocca di una betoniera., ma ogni palata andava possibilmente calibrata , sia come quantità sia come destinazione, verso l'interno del forno.

Ne andava delle resa della caldaia.

Prova oggi, prova domani, arrivavi ad imparare il "battere la pala", molto lentamente, dopo diversi viaggi.

Viaggio dopo viaggio, approfittando prima delle soste e poi con i treni meno impegnativi , si imparava a fare rimbalzare la pala sulla boccaporta del forno, questo faceva si che il carbone veniva carito di una accelerazione verso il punto voluto ed allo stesso tempo veniva anche sparso a ventaglio , favorendone l'addescamento.

Pertanto ,quando si rompeva il manico della pala ,era giocoforza arrangiarsi almeno fino al primo incrocio utile , sperando che il personale del treno incrociante avesse una pala di scorta, il secchio soccorreva alla necessità, scomodo ma utile, per il lancio del carbone.....era insuperabile.

---

28/03/2007  
ora: 15:14:31  
fermarklin

Il secchio.....ed il pozzo..... 😊, il secchio util in altre occasioni. 😊



---

28/03/2007  
ora: 15:25:58  
parispalermo

é il bidoncino accanto era per assettare il "palinista" con acquavita ? :-)



28/03/2007  
ora: 15:30:25  
fermarklin

A proposito di pozzo.....

...questo e un vecchio pozzo che ho salvato dalla demolizione ( interramento ).

Anni 85-86, partono il lavori di potenziamento della linea merci Mediapadana ,Chivasso-Casale M.-Valenza-Pavia-Cremona-Rovigo,.....stanno ancora lavorando, credo, elettrificazione-conta assi-CTC-PL automatici , qualcuno ha subito l'iniziativa di demolire i caselli imprersenziati (ricettacolo di sbandati).

Arrivano le ruspe ed iniziano a demolire, con malincuore vedo le pietre dei pozzi trattate come qualsiasi maceria e pertanto usate come parti di sterro per riempire i relativi pozzi o formare il piazzale dove sistemare il gabbiotto dove alloggiare i comandi del PL.

Incontro ,durante una fermata in stazione a Trino, il capo tronco della linea e chiedo se è possibile recuperarl e, le pietre dei pozzi in demolizione.

Molto disponibile e con cortesia mi ha solo detto che era mia compito portarele via ,Lui avrebbe pensato a afrmele mettere da parte.

Detto fatto. Pasquetta 86 , auto R5 , viaggio .....avventuroso per recuperare le pietre, a voce.....chi lo vuole , glie lo racconto, qui scritto .....non mi oso.

Vi dico solo che l'anello è formato da tre pietre e la più leggera pesa 120 kg.

Io e la moglie.....tanta buona volontà.....un bagno fuori stagione , nei canali delle risiere Vercellesi e poi la soddisfazione di rimontarlo a casa.

---

28/03/2007  
ora: 15:35:34  
fermarklin

Quando vai alla stazione e saluti uno/a che parte.....mentre il treno sfilta .....cosa si vede ?.....la coda del treno 😊



---

28/03/2007  
ora: 17:18:02  
fermarklin

Stephan,..... da qualche parte ve era anche quello.

Quello della foto ha un contenuto di 2 litri e normalmente era olio per la pompa ( minerale tipo B ).





Ogni locomotiva aveva due contenitori da 2 litri ,uno per il tipo B e uno per il petrolio e uno da 10 òitri per l'olio minerale scuro che era adoperato per il biellismo.

29/03/2007  
ora: 12:07:23  
fermarklin

A proposito di "code" treno.....con i TEE.....e poi ....il digitale con la corente "fissa" è tutta un'altra cosa.....



29/03/2007  
ora: 12:09:56  
fermarklin

.....per quelli che sognano, avete già visto la coda treno con rosso lampeggiante?.....



29/03/2007  
ora: 12:12:24  
fermarklin

....le traverse in primo piano, un momento di sconforto con conseguente demolizione di alcuni binari K.....







---

01/04/2007  
ora: 16:14:53  
fermarklin




---

01/04/2007  
ora: 22:12:26  
fermarklin

Continuo a dire che sono alle strette e poi spendo quanto su detto.....è stata una permuta con materiale ricavato dallo smontaggio di un plastico.....pertanto .....doppiamento soddisfatto.

---

02/04/2007  
ora: 10:27:39  
fermarklin

Una composizione molto-molto poco probabile.....inventata di sana pianta.....



---

02/04/2007  
ora: 10:30:32  
fermarklin

.....perchè ? quando nel 92 le 424 presero questa colorazione,tassativamente quelle atte per treni navetta non potevano essere utilizzate per il traino dei treni merci.



14/04/2007  
ora: 21:47:02  
fermarklin

Dato che normalmente il naso bisogna batterlo due volte per essere certi della fregatura.....il sottoscritto, ligio al detto, mi sono adeguato.

Ieri , tornando dal solito impegno con i mattoni, passo a trovare il mio solito fornitore ed ecco la sorpresa.....mi propone una 39120 Marklin , DB E 10, scontata del 25 % essendo nuova e rimessa in vendita per errata compera e pertanto permutata.

Il prezzo mi abbaglia, si accende la lampadina dell' idea geniale che collega tale locomotiva con la famigerata R- 4x4 SBB-CFF 39420 Marklin di cui ho già detto, hanno tutte e due la stessa meccanica ed il nuovo C Sinus.

La cosa mi incuriosisce molto.....la prendo e con la solita frenesia.....di corsa a casa a provarla.

Prima sorpresa.....

---

14/04/2007  
ora: 21:50:39  
fermarklin



---

14/04/2007  
ora: 22:27:18  
fermarklin

Come apro la scatola, nello sfilare la locomotiva , si rompe il riporto di plastica posto al centro del sottocassa che rappresenta l'alloggiamento delle batterie.....cominciamo bene.

Breve e veloce lettura delle istruzioni e via sui binari.

N 10 per la 6021 .....F3 tromba F2 annuncio treno in tedesco (se ne poteva fare a meno) F1, luci ecc.....partiamo.

Non si muove.....faccio l'inversione e le luci cambiano, trazione.....non si muove, aumento il potenziometro e sento un ZZZZZZZZZZZ.....bene , la corrente arriva al motore.....che faccio .....la reinpacchetto e la riporto o provo ancora una volta.....proviamo ancora una volta.

Prima di metterla sui binari provo a far girare gli assi.....meccanica delle 36000.....inutile insistere.....la rimetto sui binari e gli do tutto il potenziometro.....eureka: si sblocca e va.

Anche su questo modello l'impacchettamento classico del Marklin ha colpito ancora.





Da subito, devo dire che i problemi della 39420 evidenziati.....non ci sono, anzi va via liscia come l'olio.

Sugli scambi .....non sussistono problemi di sviamento come le 36000 invece danno.

Prova e riprova, tira .....molla, prontezza di risposta con i comandi e velocità docile alla risposta degli impulsi della 6021.

Stessa meccanica ,come già detto, tra 39120 e 39420 e pertanto stesso motore C Sinus.

Avendo visto sia il grafico , sia lo spaccato e sia nella realtà il C Sinus di prima generazione, passatemi la cattiveria .....questo di C Sinus ha solo il nome per giustificare il prezzo.

Una volta aperta la macchina, veduta dell'insieme, bocca amara.....la solita sensazione che ho quando prendo in mano una locomotiva NON Marklin.

Visto da vicino.....vedi quello della "freccia rossa" o 3125 ed hai la stessa visuale di motore

La cosa che voglio segnalare e che mi ha colpito molto è la posizione delle viti che trattengono la cassa.

Prima di smontare la locomotiva pensateci due volte e poi cambiate idea..... tanto all'interno non vi è nulla da fare.

Trovare le viti è già un'impresa.....rimetterle per montarla, seconda impresa .....che NON divertimento..... e sudori freddi.

Mentre la rimonta si rompe anche,sempre al centro della cassa e sotto, la serpentina che rappresenta la tubazione di raffreddamento aria compressori che è posta dalla parte opposta delle casse delle batterie.

Con alcune gocce di collante rattoppo le due rotture.....che belli i sottocassa in pressofusione, questa devo imparare a maneggiarla senza prenderla al centro, troppo debole.

Per il prezzo dell'acquisto (meno di 200 euro) posso tenerla, va .....va e mi fa dimenticare la 39420.

---

14/04/2007  
ora: 22:29:46  
fermarklin





---

15/04/2007  
ora: 12:38:55  
Callioni Nicola

Gipo, ti volevo chiedere qual'è lacapacità di traino di questa locomotiva.  
Visto che sarei interessato anch'io all' acquisto.  
Grazie ed ottima spiegazione del modello.  
Ciao Nicola.

---

15/04/2007  
ora: 22:39:23  
fermarklin

Avendo quattro assi motrici e due cerchiature di aderenza, considerato il peso aderente, posso dire che è più che buona.

Oggi l'ho provata con 10 carri canguroo con carico, sono pienamente soddisfatto.

Va a finire che mi ricredo sulla 4x4 Svizzera ( 39420 )e la riconpro.

---

16/04/2007  
ora: 17:22:21  
fermarklin

Ed ecco la sua giusta collocazione, traino di un convoglio viaggiatori , composto dall'ultima produzione Marklin di vetture lunghe..... 😊



---

17/04/2007  
ora: 17:06:39  
fermarklin

Nell'occasione avevo fatto anche questa.....stazione e confusione , come non fanno a succedere disastri ?



---

17/04/2007  
ora: 17:09:43  
fermarklin

All'inizio ( anno 1967 ) volevo comporre un corteo nuziale.....sono rimasti solo gli sposi.....



---

17/04/2007  
ora: 17:13:35  
fermarklin

Una veduta, non perfetta , dei binari a triangolo che permettono il giro dei convogli.  
Sull'impianto ve ne sono due.....



---

18/04/2007  
ora: 10:51:35  
fermarklin

Una foto, la mia "Verona " casalinga..... 😊



---

20/04/2007  
ora: 21:18:31  
Callioni Nicola

Grazie Gipo per la risposta e come sempre ottime foto.  
Ciao.

---

25/04/2007  
ora: 18:17:11  
fermarklin

Un quasi pomeriggio intiero a disposizione.....è tanto che non mi succedeva.

Il capo è teatro, i nipoti sono tranquilli con i genitori.....ed io .....mi applico alle prove di trazione delle mie locomotive modello.

Non vi è di meglio che comporre un treno con le nuove vetture lunghe e via a provare, quasi come nella realtà.

Immaginiamo di essere al centro della Germania, negli anni 70, con un diretto da Dortmund a Monaco con in coda tre vetture FS che fanno parte del RIVIERA EXSPRES per XX Miglia (Ventimiglia scritto alla ferroviere).

Prove su un tratto di linea diritta e su salite varie.

Vetture molto scorrevoli ma pesanti. 8 pezzi non è una cosa da tutti i giorni con i treno modello.





Rinuncio subito alla 010 DB per paura che mi scappino via le cerchiature ed allo stesso tempo devo andare anche su per la salita.

Opto per la 43 DB , ultimo acquisto, così provo anche lei.

Prova e riprova , come circolabilità non vi è nulla da eccepire tranne un particolare che ho notato solo ora.

Circolando sugli scambi M a seconda come è posizionata la vettura può e non può urtare le marmotte.

Ossia, particolarmente per la serie 5200, il sottocassa che sporge (portabatterie) percorrendo le deviate , a volte, si aggancia alla marmotta (ERRONEAMENTE CHIAMATA COSÌ .....è solo un indicatore di posizione dello scambio) con conseguente svio.

Non è un grosso problema.

Con tale composizione , il convoglio ha percorso tutte e tre le linee che compongono il plastico, non sono avvenuti svii causati dal traino (ossia sviamento delle prime vetture per eccessivo carico trainato rispetto al baricentro della curva percorsa).

La racchetta di ritorno ,del doppio binario che è a raggio 360 e normalmente mi vincola la composizione a 5 max 6 vetture (pena il ribaltamento )è stata percorsa senza problemi.

A dimostrazione che sono molto scorrevoli porto ad esempio la 43 che non ha avuto nessuna cerchiatura di aderenza uscita dalla sua sede.

Sono molto soddisfatto.

alcune foto.....a seguire

---

25/04/2007  
ora: 18:20:24  
fermarklin

.....sul tratto in rettilineo della linea a doppio binario.....



---

25/04/2007  
ora: 18:22:56  
fermarklin

.....continua la corsa.....



---

25/04/2007  
ora: 18:26:05  
fermarklin



.....stazione e termine del viaggio. 😊

Alla prossima.

---

25/04/2007  
ora: 18:36:17  
fermarklin

Tito, mi sembra che le pagine pesini.....per il mio computer, chiudo, apro e passo.....

---

05/03/2008  
ora: 21:37:04  
fermarklin

E prima ancora il GIPO 3 . 😊

---

21/12/2008  
ora: 21:16:34  
fermarklin

lo richiamo per gli ultimi arrivati.....