

PICCOLI GRANDI TRENI

PREMESSA

Con l'«ITALIA-EXPRESS» inizio una piccola rubrica dedicata ai maggiori treni europei.

Fin da bambino ho sempre subito il fascino della ferrovia e specialmente del movimento.

La mia passione non si è arrestata nell'universo chiuso e ristretto di un plastico dove circola, senza senso né scopo ben determinato, un «trenino elettrico».

Naturalmente ho posseduto un plastico e presto ne costruirò un altro più grande, dunque i lettori non devono pensare che io non ammiri anche questo genere di attività modellistica.

Personalmente vedo il modellismo ferroviario come la trasposizione della realtà, nei limiti delle possibilità, cioè qualcosa di vivo, di attivo, di dinamico.

Obiettivamente rispetto il parere degli altri modellisti ferroviari ma non condivido l'opinione della maggioranza di essi i quali danno troppa importanza al plastico (inteso come decoro) e molto poca al materiale rotabile.

Per molti il materiale rotabile e il movimento (se c'è...) è subordinato all'impianto, mentre per me è il contrario.

Prima della costruzione di un plastico si dovrebbe pensare al suo esercizio (epoca da riprodurre, tipi di traffici, tipi di trazione, ecc.) poi al decoro che va subordinato al primo.

Mi è capitato spesso di vedere degli amici buttarsi a capofitto nella realizzazione del paesaggio, poi dopo averlo terminato, comperare alcune locomotive, carrozze, carri, per formare banalmente un TEE, un Rapido, un Locale e un paio di treni merci e voilà il gioco è fatto, i convogli sfileranno, si incroceranno, si arresteranno e ripartiranno e loro crederanno di aver compiuto l'opera.

Il fatto più grave, è che questi dopo qualche tempo si stancano e per passar il tempo disfanò e rifanno il loro impianto, ma non si accorgono che a pochi centimetri dal loro naso vi è un mondo complesso e affascinante da scoprire: il «MOVIMENTO».

Quelli che si sono interessati a questo ramo della ferrovia si accorgono che anche nella miniatura il «MOVIMENTO» offre delle risorse di svago, d'interesse, istruttive e illimitate.

Formare un treno (restando allo stadio del modello ma seguendo pa-

rallelamente la realtà), con una certa locomotiva e certe carrozze ben determinate e sapere il perché, questo vuol dire veramente assaporare e vivere con la ferrovia.

Pur restando seduti davanti al quadro di comando si deve arrivare ad immaginare non solo di trovarsi davanti a dei modelli ma anche d'essere nella cabina della locomotiva e vivere il treno ed il viaggio come se fosse la realtà.

La cosa più importante per un modellista ferroviario è credere a quello che fa, ed aver tanta, tanta passione.

Potete ben credermi e sono sicuro nell'affermarlo, che quei modelli messi insieme banalmente senza senso possono rivelarsi invece interessantissimi e di grande soddisfazione se si dà loro quel soffio di realismo.

Che cosa si deve fare per dare questo realismo? Come si deve cominciare? Ebbene è quello che cercheremo di spiegare in queste righe che seguiranno.

* * *

Innanzitutto bisogna possedere un impianto, piccolo o grande che sia. Certamente non nascondo che

T A B E L L A 1				misure in mm.
SCALE HO	1° GRUPPO	2° GRUPPO	3° GRUPPO	N O T E
ULC-X ULC-Y	300 ÷ 310 275 (1)	245 ÷ 265 240 ÷ 265 (1)	235 ÷ 240 (2) 222 ÷ 240	1) LE CARROZZE UIC-Y HANNO UNA LUNGHEZZA FUORI RESPINGENTI DI M. 24,5 = 282 mm IN HO - 2) ESCLUSE LE CARROZZE MK SERIE "LUNGA" E LE TX n° 53.3393, 53.3396, 53.3381, 53.3390. QUESTE CARROZZE POSSONO ESSERE INCLUSE NEL 2° GRUPPO -
MARCHE FABBRICANTI	LP RR FT MM	RW FL PK LM	MK PC TX HG KB	
vedi N°5 pag.	JU HB			

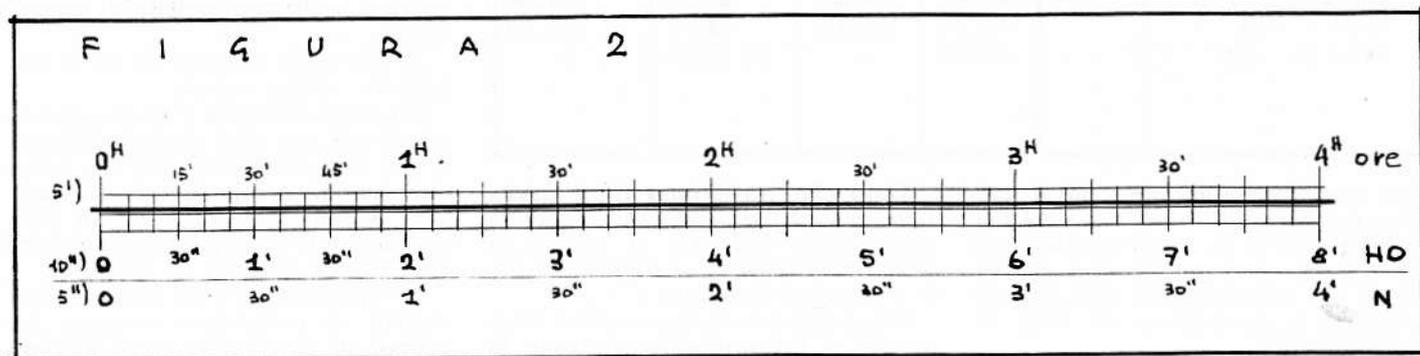


TAVOLA 3

TREND "ITALIA-EXPRESS"
SERVIZIO INVERNALE

A - SEZIONE ROMA TERMINI - STOCKOLM

STAZIONI	TRENO	AL VERO		HO	
		ARR.	PART.	ARR.	PART.
ROMA Termini	E.270	-	15.05	-	00.00.00
Firenze S.M.N.		18.24	18.36	00.07.00	00.10.00
Bologna C.le		19.48	19.53	12.30	13.00
MILANO C.le		21.55	22.22	17.00	22.00
Como S.G.		23.02	23.05	23.20	23.20
CHIASSO F.	D.270	23.10	23.30	23.45	27.00
Lugano		23.52	23.54	28.00	28.10
Bellinzona		00.19	00.21	29.00	29.10
BASEL SBB F.	D.270	03.50	04.10	36.10	41.00
Basel Bad		04.16	04.36	41.30	42.30
Freiburg		05.13	05.15	43.50	44.00
Offenburg		05.49	05.51	45.00	45.10
KARLSRUHE Hbf		06.31	06.34	46.30	47.30
Darmstadt		07.42	07.44	50.00	50.10
FRANKFURT Main		08.02	08.21	51.00	55.00
Fulda		09.24	09.33	57.00	58.00
Göttingen		11.04	11.06	01.01.00	01.01.10
HANNOVER Hbf		12.13	12.20	02.20	02.40
HAMBURG Hbf		14.09	14.21	06.00	09.00
Lübeck		15.11	15.14	10.40	11.00
PUTTGARDEN F.		16.10	16.40	13.00	17.00
Rødby - Ferry	270	17.35	18.02	19.00	20.00
Nykøbing		18.25	18.26	20.30	20.35
Næstved		19.11	19.12	22.00	22.05
Roskilde		19.47	19.48	23.10	23.15
KØBENAVN Central		20.09	21.19	24.00	27.00
HELSINGÖR F.	S.244	22.00	22.15	28.30	31.30
Helsingborg - Ferry		22.35	23.10	32.15	33.30
Hässleholm		00.15	00.30	36.00	36.30
Aivesta		01.33	01.44	38.45	39.00
Näsjö		02.39	02.42	40.50	41.00
Linköping		04.15	04.18	44.00	44.15
NORRKÖPING		04.45	05.25	45.00	46.00
Nyköping		05.55	05.58	47.00	47.10
Södertälje Södra		06.53	06.56	48.00	01.48.10
STOCKOLM Central		07.30	-	01.49.00	-

D - SEZIONE MILANO - BASEL - BRUXELLES / CALAIS

ROMA Termini					
Firenze S.M.N.					
Bologna C.le					
MILANO C.le	E.224	-	22.10	-	00.21.00
Como S.G.		22.50	22.55	00.22.20	22.30
CHIASSO F.	E.292/ 294	23.00	23.20	22.45	26.00
Lugano		23.42	23.44	27.00	27.10
Bellinzona		00.09	00.11	28.00	28.10
BASEL SBB F.		03.40	-	00.35.10	-

più il plastico è grande e più il traffico dei convogli è facilitato, in scala HO 1/87 o N 1/160 (tralascio la Z, TT, O, ed I perché non posseggono un assortimento tale da permettere la formazione di treni internazionali).

Dato che tratteremo treni nazionali e internazionali di una certa importanza consiglio ai lettori di procurarsi il maggior numero d'ora-ri ferroviari possibili.

Osservare e notare, durante i viaggi che si intraprendono, i treni, la

loro composizione reale, i mezzi di trazione, le manovre, ecc.

Per la trasposizione poi bisogna ricercare i prototipi reali nella miniatura, consultando il maggior numero di cataloghi possibile della scala adottata.

Altra condizione importante è quella d'avere un parco trazione e rotabili ben fornito e ben assortito.

La ricerca dei modelli da acquistare è certamente resa difficile per le differenze esistenti tra il materiale offertoci da diverse marche.

Le scale purtroppo sono un altro « spauracchio » di noi modellisti, ad esempio un modello FS identico lo si può trovare riprodotto da due o più Ditte con dimensioni differenti... è veramente un peccato per la scala HO, mentre nella N, pur offrendo una scelta minore, i modelli costruiti da case diverse funzionano benissimo tra di loro sia come sistema di ganci, sia come alimentazione, sia come dimensioni.

Personalmente adottato da sempre l'HO 1/87 e devo confessare con molto rammarico che mi è difficile talvolta poter adattare insieme modelli d'origine differente, non tanto per il sistema d'aggancio o quello d'alimentazione (per questo vi sono molti mezzi per rimettere le cose a posto), ma per la differenza di scala.

Prendendo un esempio pratico con le carrozze UIC X, nella realtà queste sono lunghe 26,4 m.

Riprodotte in scala 1:87 le loro dimensioni si riducono a 304 mm.

Sfogliando i cataloghi mi accorgo che la FL riproduce dei modelli UIC X HO la quale lunghezza varia da 245 mm a 264 (???)

Guardando gli stessi modelli della MK leggo 240 mm poi della RW 265 mm, RR 300 mm, LP 305 mm, ecc., ecc.

L'incongruenza, cari amici modellisti ferroviari, è grandissima!!!

Vorrei terminare questo esempio venendo alla pratica.

Per poter riprodurre un treno come l'ITALIA-EXPRESS avendo bisogno d'acquistare una carrozza 1ª Cl. FS Az UIC X, procederò nel modo seguente:

Se sono un seguace del modello veramente in scala mi rivolgerò: alla RR o alla LP per l'acquisto.

Se adottato da diverso tempo il sistema MK e il suo gabarit e non voglio assolutamente cambiare comprerò il suddetto modello di questa marca.

Se adottato il sistema FL ed il suo gabarit... come sopra.

Un buon consiglio è quello di non mischiare mai due sistemi differenti per non ritrovarsi con un treno che ha in composizione carrozze UIC X non omogenee tra di loro specialmente quelle lunghe 245 mm con le loro colleghe da 305!

Al massimo, per facilitare i modellisti, si potrebbero formare tre gruppi di costruttori i cui modelli

TAVOLA 3 - seguito

B - SEZIONE ROMA T. - BRUXELLES

STAZIONI	TRENO	AL VERO		H O	
		ARR.	PART.	ARR.	PART.
ROMA Termini Firenze S.M.N. Bologna C.le MILANO C.le Como S.G. CHIASSO F Lugano Bellinzona BASEL SBB F Basel SNCF Mulhouse Colmar STRASBOURG Metz Thionville F LUXEMBOURG F Arlon F Libramont Jemelle NAMUR Bruxelles Q.L. " Nord BRUXELLES Midi	EXP.294 EXP.292 EXP.294	03.50 - 05.02 05.30 06.08 07.43 08.10 09.03 09.41 10.10 10.31 11.10 11.48 11.58 12.06	- 04.40 05.05 05.32 06.17 07.48 08.38 09.19 09.42 10.11 10.32 11.04 11.50 12.00 -	- - 00.46.45 47.50 49.40 51.30 52.30 55.45 59.45 01.00.30 01.15 02.30 04.00 04.30 05.00	00.41.00 00.46.00 47.00 48.00 48.30 51.45 55.00 59.00 59.50 01.00.35 01.20 02.45 04.10 04.40 -

C - SEZIONE ROMA T. - CALAIS

ROMA Termini Firenze S.M.N. Bologna C.le MILANO C.le Como S.G. Chiasso F Lugano Bellinzona BASEL SBB F Basel SNCF Mulhouse Colmar STRASBOURG F Metz Thionville Longuyon Montmedy Sedan Charleville M. Nivion Aulnoye Valenciennes LILLE Armentières Hazembourg St. Omer Calais ville CALAIS Maritime	EXP.292	08.10 09.12 09.30 10.00 10.16 11.14 11.50 12.29 13.06 13.37 13.55 14.28 15.00 15.09	08.29 09.14 09.32 10.02 10.27 11.16 12.03 12.32 13.20 13.29 14.04 14.30 15.02 -	00.52.30 55.30 56.30 57.30 58.30 01.02.00 03.30 04.45 06.10 09.00 09.50 10.50 12.00 12.25	00.54.30 56.00 56.40 57.40 01.00.30 02.10 04.00 05.00 08.30 09.10 10.10 11.00 12.10 -
---	---------	--	--	--	--

sono rispettate date le dimensioni più ridotte al materiale rotabile viaggiatori.

* * *

Per entrare nel vivo dell'argomento immaginiamoci ora d'essere seduti davanti a due schermi; il primo ci dà la visione reale e l'altro quella in miniatura.

Nel primo ci troviamo in attesa dell'ITALIA-EXPRESS proveniente dallo scalo vetture, nel secondo ci troviamo ai comandi del nostro impianto in procinto di formare il treno in questione.

Precedentemente abbiamo effettuato la trasposizione del treno E 270/271 (vedi Tavole n. 2 e 3) dalla realtà alla miniatura grazie agli orari-composizioni che ci siamo procurati.

La Tavola n. 2 vuol essere un tipo d'orario che ognuno di voi potrebbe prepararsi per ogni treno (certamente ognuno di noi può apportarvi tutte le modifiche che ritiene utili).

La Tavola sopra indicata rappresenta l'orario dell'ITALIA-EXPRESS nel servizio invernale e nel percorso SUD-NORD.

In questo caso il treno (è bene chiarirlo) porta il numero 270 perché in questo percorso è considerato « PARI » come tutti gli altri che seguono la stessa direzione.

Nel caso contrario (NORD-SUD) il numero è DISPARI (271) e di conseguenza anche il treno.

In seguito all'adozione del nuovo sistema di numerazione internazionale l'ex DD 3/4 ITALIA-EXPRESS è diventato Espresso 271-/270 conservando lo stesso nome e lo stesso percorso.

Bisogna sapere che i TEE vengono ora numerati da 1 a 99, gli INTERCITY, Rapidi, Espressi da 200 a 599; i treni Rapidi ed Espressi periodici sono numerati da 1100 a 1199; i Locali Diretti e Omnibus da 1000 a 8999 e così di seguito fino ad arrivare ai treni merci straordinari speciali comportanti numeri formati di 5 cifre.

Ciò è dovuto a molti fattori tra i quali l'apparizione dei cervelli elettronici nelle ferrovie (riservazione, istradamento, ecc. ecc.).

Chiarito questo punto ritorniamo alla Tavola n. 2.

La prima colonna (da sinistra) rappresenta il percorso con le relative stazioni (quelle sottolineate sono di frontiera, mentre quelle in lettere maiuscole rappresentano i punti principali).

Roma Termini, Firenze S.M.N., Milano Centrale, e Frankfurt Hbf nel nostro impianto in miniatura saranno rappresentate da una stazione terminale con annessi scalo o deposito vetture e deposito locomotive principale.

Le stazioni di Bologna C.le, Basel SBB, Karlsruhe, Hannover, Hamburg HDF, Kobenhavn, e Stockholm Central saranno rappresentate da una nostra stazione principale di

si sposano il meglio possibile: (vedi Tavola 1).

Per i mezzi trazione e per il parco merci in generale le dimensioni

transito comportante diversi binari di sc. e ricovero con una rimessa per locomotive.

Como, Chiasso, Bellinzona, Basel BAD, Freiburg, Fulda, Göttingen, Lübeck, Puttgarden, Rodby, Helsingborg, Norrköping e Nycoping saranno rappresentate da una nostra stazione di transito di media importanza con binari di sosta e precedenza.

Tutte le altre stazioni le rappresenteremo con una piccola stazione (sempre intese su linee a grande importanza) comportante almeno due binari di sosta o precedenza e un binario per il raccordo a qualche tronco di servizio.

Le stazioni ancora più piccole di questa sopra descritta (senza binari di sosta o precedenza né raccordi) pur presenti in quasi tutti i nostri impianti, non serviranno dato che curiamo il traffico di un grande treno Espresso internazionale il quale effettua fermate solo nei grandi e medi centri.

La terza e la quarta colonna delle Tavole 3 e 4 sono rappresentate dall'orario vero e proprio con gli ARRIVI e PARTENZE del nostro treno nella realtà.

La quinta e la sesta, come sopra, con la sola differenza che si tratta dei tempi ridotti e aggiustati per la nostra ferrovia modello in 1/87.

Sofferamoci qui sopra per spiegare e capire il sistema da me ideato e messo in pratica.

Il tempo impiegato dal E 270 ITALIA-EXPRESS per effettuare il percorso da Roma Termini a Firenze Santa Maria Novella (da marciapiede a marciapiede) è di 3 ore e 19 minuti primi.

Ora, per facilitare il nostro lavoro sia nel redigere il nostro orario HO e rispettarlo, stabiliamo che un'ora della realtà sia più o meno uguale a 2 minuti primi (valore, come ripeto convenzionale).

Dunque 3 h e 19' riportato nel nostro mini-orario ci darà 7 minuti circa. Chi volesse essere più esatto può adoperare l'apposito scalimetro della fig. 2.

Per la scala N il tempo ridotto è la metà di quello HO e cioè 3 h e 19' 1/1 = 7' 1/87 = 3' 30" 1/160.

Chi desiderasse effettuare altri conteggi consideri che 100 km corrispondono a 1.150 cm in HO ed a 625 in N, per cui non crediamo che esso convenga.

Come si può notare il treno E 270 ITALIA EXPRESS parte da Roma T. alle 15.05 (Orario invernale '73-'74) per arrivare a Firenze S.M.N. alle 18.24.

Nel nostro plastico sarà l'ora 0 o meglio 00h 00' 00", perché?

Ebbene per quanto appassionati siamo non possiamo permetterci di abbandonare il nostro posto di lavoro e di responsabilità nella società alle 14.30 per precipitarsi a casa per « fare » l'ITALIA-EXPRESS versione 1/87 o 1/160 come nella realtà.

TAVOLA 4 TRENO "ITALIA-EXPRESS" SERVIZIO ESTIVO					
A - SEZIONE ROMA TERMINI - STOCKOLM					
STAZIONI	TRENDO	AL VERO		1:87	
		ARR.	PART.	ARR.	PART.
ROMA TERMINI	E.270		16.20		00,00.00
Firenze S.M.N.		19.42	19.53	00.07.00	00.10.00
Bologna C.le		21.05	21.13	00.12.30	00.13.00
MILANO C.le		23.20	23.45	00.17.00	00.22.00
Como S.G.		00.23	00.26	00.23.20	00.23.30
CHIASSO HEC.	F. D.270	23.31	23.53	00.23.45	00.27.00
Lugano		00.45	00.17	00.28.00	00.28.10
Bellinzona		00.42	00.44	00.29.00	00.29.10
BASEL BAD	F. D.270	04.07	04.36	00.36.20	00.41.30
Freiburg		05.15	05.17	00.43.00	00.43.10
Offenburg		05.51	05.53	00.44.10	00.44.20
KARLSRUHE Hbf		06.31	06.34	00.45.30	00.46.30
Darmstadt		07.42	07.44	00.47.40	00.47.50
FRANKFÜRT (Main)		08.03		00.48.30	
NOTA = DA FRANKFORT A STOCKOLM VEDI TAVOLA 3 -					
B - SEZIONE MILANO - FRANKFÜRT MAIN					
MILANO C.le	E.1270		23.20		00.21.00
Como S.G.		00.04	00.09	00.22.20	00.22.40
CHIASSO HEC.	F. D.1270	00.16	23.36	00.23.00	00.26.00
Lugano		23.58	00.00	00.27.00	00.27.10
Bellinzona		00.25	00.27	00.28.00	00.28.10
BASEL BAD	F. D.1270	03.55	04.28	00.35.10	00.41.00
Freiburg		05.07	05.09	00.42.30	00.42.40
Offenburg		05.43	05.44	00.43.45	00.43.55
KARLSRUHE Hbf		06.23	06.27	00.45.00	00.46.00
Darmstadt		07.37	07.39	00.47.10	00.47.20
FRANKFÜRT Main Hbf		07.35		00.48.00	
NOTA = L'E.1270 CIRCOLA SOLO NEL PERIODO ESTIVO -					
C - SEZIONE ROMA T. - BRUXELLES - CALAIS					
ROMA TERMINI	E.294		16.50		00.01.00
Chivisi C.T.		18.35	18.37	00.04.30	00.04.40
Firenze S.M.N.		20.14	20.24	00.08.00	00.11.30
Bologna C.le		21.26	21.31	00.12.40	00.13.10
MILANO C.le		23.33	00.05	00.17.10	00.21.00
Como S.G.		00.48	00.53	00.22.20	00.22.30
CHIASSO H.E.C.	F. D.294	00.58	00.15	00.22.45	00.26.00
BASEL SBB		04.25		00.34.20	
NOTA = DA BASEL SNCF A BRUXELLES-MIDI VEDI TAVOLA 3					
D - SEZIONE MILANO - BRUXELLES - CALAIS					
MILANO C.le	E.292		23.55		00.20.50
Como S.G.		00.34	00.39	00.22.10	00.22.20
CHIASSO H.E.C.	F. D.292	00.44	00.03	00.22.30	00.25.00
Lugano		00.25	00.27	00.25.50	00.26.00
BASEL SBB	F	04.10		00.34.00	

TAVOLA 5

COMPOSIZIONE SCHEMATICA TREND "ITALIA EXPRESS"
ROMA-STOCKHOLM - servizio invernale

	1 - TRATTO ROMA - FIRENZE
E.270	◀ A 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18
	2 - TRATTO FIRENZE - MILANO
E.270	◀ B 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1
	3 - TRATTO MILANO - BASEL
E/D.270	◀ C/D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 20 21 22
	4 - TRATTO BASEL - KARLSRUHE
D.270	◀ E 23 24 25 26 20 15 14 13 12 11 21 22 27
	5 - TRATTO KARLSRUHE - FRANKFURT
D.270	◀ E 28 29 23 24 25 26 20 15 14 13 12 11 21 22 27
	6 - TRATTO FRANKFURT - FULDA
D.270	◀ F 30 12 13 14 15 20 26 25 24 23 29 28
	7 - TRATTO FULDA - HAMBURG
D.270	◀ F 30 31 12 13 14 15 20 26 25 24 23 29 28 32
	8 - TRATTO HAMBURG - PUTTGARDEN
D.270	◀ G 33 32 28 29 23 24 25 26 20 15 14 13 12 31
	9 - TRATTO PUTTGARDEN - KØBENHAVN
270	◀ H 14 13 12 31 34 35 36
	10 - TRATTO KØBENHAVN - HELSINGØR
270	◀ I 14 37 38 39 40 41 42 43
	11 - TRATTO HELSINGØR - ALVESTA
S.244	◀ L 14 37 38 39 40 41 42 44
	12 - TRATTO ALVESTA - STOCKHOLM
S.244	◀ L 14 37 38 39 40 41 42 44 45 46
	13 - SEZIONE BASEL-BRUXELLES - TRATTO BASEL - STRASBOURG
E.294/292	◀ M 47 48 49 1 2 3 4 5 6 50 51 52 53
	14 - TRATTO STRASBOURG - THIONVILLE
E.294/292	◀ M 54 55 56 47 48 49 1 2 3 4 5 6 50 51 52 53
	15 - TRATTO THIONVILLE - LUXEMBOURG
E.294	◀ M 3 4 5 6 50 51 52 53
	16 - TRATTO LUXEMBOURG - BRUXELLES
E.294	◀ N 19 53 52 51 50 6 5 4 3

TAVOLA 5 - SEQUITO

17 - SEZIONE (ROMA-BASEL) THIONVILLE-CALAIS - TRATTO THIONVILLE - LILLE

E.292	←	O/P/Q	54	55	56	47	48	49	1	2
-------	---	-------	----	----	----	----	----	----	---	---

18 - TRATTO LILLE - CALAIS

E.292	←	P/S	56	47	48	49	1	2	61
-------	---	-----	----	----	----	----	---	---	----

TAVOLA 6

COMPOSIZIONE SCHEMATICA TRENO "ITALIA EXPRESS"
ROMA-BASEL-STOCKOLM (CALAIS, BRUXELLES) - Servizio estivo

19 - TRATTO ROMA - FIRENZE

E.270	←	A	56	7	8	9	11	12	13	15	57
-------	---	---	----	---	---	---	----	----	----	----	----

E.294	←	2	1	2	3	4	5	6	16	17	18
-------	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

20 - TRATTO FIRENZE - MILANO

E.270	←	B	19	57	15	13	12	11	9	8	7	56
-------	---	---	----	----	----	----	----	----	---	---	---	----

E.294	←	4	18	17	16	6	5	4	3	2	1
-------	---	---	----	----	----	---	---	---	---	---	---

21 - TRATTO MILANO - BASEL

E.270	←	C/D	56	7	8	9	11	12	13	15
-------	---	-----	----	---	---	---	----	----	----	----

E.294	←	X/W	47	48	49	1	2	3	4	5	6
-------	---	-----	----	----	----	---	---	---	---	---	---

E.1270	←	T/U	21	22	14	20	59	60	10
--------	---	-----	----	----	----	----	----	----	----

E.292	←	A/J	66	67	68	69	50	51	70
-------	---	-----	----	----	----	----	----	----	----

22 - TRATTO BASEL BAD - KARLSRUHE

E.270	←	E	11	12	13	15	23	24	25	26
-------	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

E.1270	←	V	21	22	14	20
--------	---	---	----	----	----	----

23 - TRATTO KARLSRUHE - FRANKFURT

E.270	←	E	11	12	13	15	23	24	25	26	29	58
-------	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

E.1270	←	V	21	22	14	20
--------	---	---	----	----	----	----

24 - TRATTO FRANKFURT - HAMBURG

E.270	←	F	30	20	29	58	26	25	24	23	15	14	13	12	62	63
-------	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

25 - TRATTO HAMBURG - PUTTGARDEN

E.270	←	G	33	62	12	13	14	15	23	24	25	26	63	58	29	20
-------	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

TAVOLA 6 - SEQUITO

	26 - TRATTO PUTTGÅRDEN - KØBENHAVN
E.290	← H 63 62 13 12 14
	27 - TRATTO KØBENHAVN - HELSINGÖR
E.270	← 1 14 37 64 38 39 40 41 42 43 65
	28 - TRATTO HELSINGÖR - ALVESTA
S.244	← L 14 37 64 38 39 40 41 42 44
	29 - TRATTO ALVESTA - STOCKOLM
S.244	← L 14 37 64 38 39 40 41 42 44 45 46
	30 - SEZIONI BASEL-THIONVILLE - BRUXELLES - TRATTO BASEL SBB - STRASBOURG
E.294	← M 3 4 5 6 68 69 50 51 70
E.292	← P 1 2 47 48 49 66 67
	31 - TRATTO STRASBOURG - THIONVILLE
E.294	← M 3 4 5 6 68 69 50 51 70
E.292	← P 54 55 56 1 2 47 48 49 66 67
	32 - TRATTO THIONVILLE - LUXEMBOURG
E.294	← M 3 4 5 6 68 69 50 51 70
	33 - TRATTO LUXEMBOURG - BRUXELLES
E.294	← N 19 70 51 50 69 68 6 5 4 3
	34 - SEZIONE THIONVILLE - CALAIS - TRATTO THIONVILLE - LILLE
E.292	← O/P/Q 54 55 56 1 2 47 48 49 66 67
	35 - TRATTO LILLE - CALAIS
E.292	← P/S 56 1 2 47 48 49 66 67

Penso che non ci sia nessuno « fissato » fino a questo punto.

Non bisogna dimenticare che siamo dei « ferrovieri in miniatura » e non « professionisti » (in questo caso saremmo allora obbligati a farlo).

Per noi, le 15.05 della realtà, è l'ora 0, equivalente alle nostre ore libere e di svago che possono variare secondo la professione, la vita e lo spirito d'organizzazione del modellista.

Il lettore non deve pensare che voglia complicare le cose, questo punto di partenza 00.00.00 può essere le 14, le 18, le 20, 21, 24, 3, 5... non ha importanza, quello che ci interessa è rispettare, nella scala, il tempo di percorrenza.

Del resto non credete d'imitare la realtà, sarebbe un contro senso dato che siamo nella miniatura e come tale tutto è ridotto in scala.

Altrimenti sarebbe impossibile restare ben 41 ore inchiodati davanti al pannello comandi, se vi è qualche coraggioso, dopo la prova, potrebbe vantare un record!...

Continuando, bisogna osservare che a Firenze S.M.N. (stazione di testa come detto prima), l'E 270 1/1 effettua una sosta di 12 minuti.

Riportandoli in HO ci darebbero approssimativamente 20" e 10" per la N.

È chiaro che con venti secondi non riusciremmo mai ad effettuare, senza troppe corse precipitose spes-

so nefaste... lo sganciamento della locomotiva in testa e l'aggancio in coda di una carrozza e una locomotiva.

Per far le cose con un certo realismo e bene, occorrono da 2 a 4 minuti (a seconda della disposizione della nostra stazione di testa, di quella dello scalo, del deposito, ecc.).

Tre minuti (in media) dovrebbero essere sufficienti.

Questo vale anche per le stazioni di frontiera e tutte quelle nelle quali si effettuano manovre complesse di smistamento.

P. CASINI

(segue nel prossimo numero)

PICCOLI GRANDI TRENI

(seguito da pag. 268 del N° 6)

A Basel SBB ad esempio, sempre in HO ben'inteso, ci occorreranno 5 minuti a causa del cambio trazione e manovre varie delle carrozze dirette.

Come potete vedere vi sono molte cose che bisogna compensare, in questa nostra trasposizione dalla realtà alla miniatura, con l'aiuto

della passione, della fantasia, dell'immaginazione e dell'ingegno.

I paesaggi e le nazioni attraversate nella realtà devono essere compensate con la nostra immaginazione.

Per grande che sia il nostro plastico, l'E 270 HO o N ritornerà e ripasserà più volte nello stesso punto ma come dice un noto proverbio « Chi si contenta... gode! ».

La sensazione d'entrare in una rete straniera ci sarà, però, data dai vari cambi locomotive e dalle carrozze agganciate e sganciate.

Nella seconda colonna della Tavola 2 sono riportati i numeri del treno e le sue classificazioni.

Come detto in precedenza in Italia abbiamo l'E 279 (Espresso) ITALIA-EXPRESS, che nel percorso svizzero diventa D 270 (Schnellzug

TAVOLA 7 - Elenco materiale rotabile per l' "ITALIA EXPRESS"

SOCIETA'	tipo Carrozza	tipo	QUANTITA'	NO	DISPONIBILITA'	
					M O	N
SNCF A4-B5	m. 1/2 cl.	UIC-Y	2	1-48	-	-
SNCF B9c	2 cl.	" Y	3	2-66-67	JU.MK.	-
FS - Bz	2 cl.	" X	2	3-17	RR.RW.	AT.
FS - ABz	m. 1/2 cl.	" X	4	4-9-12-70	-	-
CIWLT - MU	WL. A-B	" X	4	6-10-21-58	LM.RR.	AT.LN.AR.
DB - BÜm	2° cl.	X	3	8-25-26	FL.RR.LM.MK.RW.	AT.AR.FP.MT.LN.
DR - Bm.	2 cl.	Y	1	11	PK.	PK.
FS - Bcz	2 cl. C	X	2	13-60	-	-
CIWLT - U	WL-AB	RIC	3	14-20-28	-	-
DB - ABÜm	m 1/2 cl.	X	2	15-58	FL.MK.PC.	-
FS - Az	1 cl.	X	1	16	LP.RW.TX.KB.	AR.
FS - Brz	2 cl. Rist.	X	2	18-57	RR.RW.FL.LP.MK.	AT.
CIWLT	WR.	RIC	1	19	-	-
DB - BcÜm	2 cl. C.	X	2	22-29	JU.LM.FT.HB.MM.	LN.
DB - AÜm	1° cl.	X	1	24	RR.LP.TX.	AR.FP.MT.
DSG - WL.33	WL-AB	X	1	27	LP.RR.FL.LM.JU.	AR.AT.FP.MT.LN.
DSG - WRÜm	WR	X	1	30	LM.FL.RW.MK.	AT.LN.AR.MT.
ÖBB - ABa	m 1/2 cl.	RIC	2	31-32	RW.TX.JU.LM.MK.	AR.FP.MT.
DB - BryÜm	2 BuFFet	X	1	33	LP.KB.	-
NS - A3/B5	m 1/2 cl.	RIC	2	34-35	LP.KB.	-
DSB - B	2 cl.	Y	2	36-63	FL.	AR.
Sj - WL AB-06	WL-AB	-	4	37-44-45-46	MK.	-
Sj - A0	1 cl.	-	1	39	-	-
Sj - B0	2 cl.	-	3	40-41-42	-	-
NSB - WL-AB0	WL AB	-	1	43	FL.MK.	-
FS - AcBcz	m 1/2 cl. C.	X	1	47	-	-
SNCF - B10	2 cl.	Y	2	49-53	-	-
SNCF - A7-D	m. 1/Bag.	Y	1	52	JU	-
SNCF - B4 smyFi	2 cl. BuF.	-	1	54	JU.LM.	LN.
SNCF - BB myFi	2 cl.	-	1	55	FT.	-
DSB - AB	m 1/2 cl.	Y	1	62	FT.HB.MM.	-
Sj - B0	2 cl.	-	1	64	-	-
NSB - B	2 cl.	-	1	65	-	-
SNCB - Bc	2 cl. C	Y	4	5-50-68-69	-	-
SNCB - B	2 cl.	Y	1	51	MK.	-
FS - Dz	Bag.	X	1	72	-	-
DB - DÜm	"	X	1	7	-	-
Sj - D0	"	-	1	38	RR.LM.FL.MK.RW.	AT.FP.AR.MT.
DB - Post.	Post.	X	1	23	-	-
SNCF - PA myi	"	-	1	56	MK.RW.	AR.
SNCF - Cai	Furg. generat.	-	1	61	JU.HB.RW.	AT.
					JU.	-
		totale	72	carrozze		

TAVOLA 8 - ELENCO MATERIALE DI TRAZIONE					
SIGLA	TRAZIONE	SOCIETA'	TIPO	DISPONIBILITA'	
				HO	N
A	E	FS	E. 646/2'	RR, LM.	-
B	"	FS	E. 444/2'	RR	AT
C	"	FS	E. 645/2'	LM, RR	AR
D	"	SBB	Re. 4/4-2'	FL	AR
E	"	DB	E. 103	FL, MK	-
F	"	DB	E. 110	FL, MK, TX	FP, MT
G	D	DB	V. 216	MK, RW, RC, TX	AR, RT, FP, MT
H	"	DSB	M2. 17	-	-
I	"	DSB	M4. 11	FL, PK, MK	MT, PK
L	E	SJ	Re. 1010	FL, MK, LP	-
M	"	SNCF	BB. 17500	LM	-
N	"	SNCF	BB. 125	LM	-
O	"	SNCF	BB. 13000	HB, GG, JU, FL	-
P	"	SNCF	BB. 16.000	JU, HB	-
Q	"	SNCF	CC. 40100	GG, JU, LM	-
R	D	FS	manovra	RR	-
S	"	SNCF	BB. 66400	JU	-
T	E	FS	E. 636	RR	-
U	"	SBB	Re. 6/6	FL, MK, KB, LM	MT
V	"	DB	E. 112	FL, TX	-
Z	"	FS	E. 646/1'	RR, LM	-
Y	"	FS	E. 444/1'	RR, LM	LN
X	"	FS	E. 645/1'	LM	-
W	"	SBB	Re. 6/6	HA	-
J	"	SBB	Re. 4/4-3'TEE	FL	AR

* * *

= Espresso)..., in quello tedesco idem, in Danimarca diventa Diretto 270..., e infine in Svezia pur conservando l'appellativo di ITALIA-EXPRESS cambia numero: S 244 (Snälltag = Espresso).

Per il momento ritorniamo a Roma e precisamente allo scalo di formazione dei treni viaggiatori (San Lorenzo) per occuparci anche della composizione e della formazione dell'E 270.

A questo proposito veniamo ad esaminare la Tavola n. 4 o la 5.

Ogni riga riporta la composizione di veicoli con cui è formato ed il percorso del treno, la cui legenda delle carrozze è riportata nella tabella 7. Questa tabella riporta l'Amministrazione ferroviaria ed il tipo di veicolo, a lato della quale è indicata la loro riproduzione nelle scale HO o N. Ciò per facilitare il lettore nella ricerca e scelta del materiale in miniatura disponibile nelle due scale.

Per la legenda delle marche fabbricanti vedi N° 5 pag. 218.

La tabella 8 riporta invece i tipi di locomotiva impiegati su ciascuna tratta del percorso.

La scala HO offre una gamma più vasta della N ma con gli inconvenienti citati sopra, senza aggiungere che in quest'ultima scala le possibilità di realizzare un plastico importante sono maggiori grazie al loro minimo ingombro.

Le carrozze sono contraddistinte da numeri progressivi i quali si riveleranno molto utili, più in là, per potersi ritrovare in mezzo ai grovigli offertici dal susseguirsi continuo di manovre e smistamenti.

In più questi numeri « di servizio » resteranno legati alle rispettive carrozze per tutti gli altri treni che esamineremo in futuro, ciò per poter riutilizzare al massimo il nostro parco senza bisogno d'acquistare il materiale più del necessario (se si pensa poi a quello che costa oggi...!).

Con l'impiego di una locomotiva da manovra formiamo il treno in questione allo scalo.

Una volta terminata l'operazione, spingiamo il convoglio formato fino al binario di partenza della stazione di testa (Roma T.).

Dopo ciò, effettuando una manovra alla volta e dopo che la locomotiva è ritornata in deposito, effettuiamo « la messa in testa » della locomotiva (A) proveniente dal Deposito Locomotive.

In partenza da Roma T. la « testa » del treno è la carrozza n. 1 e naturalmente la n. 18 sarà la « coda ».

Riconosco che in HO 18 carrozze è già un treno piuttosto notevole (nemmeno nella realtà d'altronde, dato che corrisponderebbe ad un treno di 600-700 t) sia per la locomotiva sia per l'impianto.

TAVOLA 9 - VELOCITA' MEDIA DELL' "ITALIA EXPRESS"	
SEZIONI O TRATTI	VELOCITA'
LINEA ROMA - STOCKOLM :	
ROMA - FIRENZE	100 KM/H
FIRENZE - BOLOGNA	100
BOLOGNA - MILANO	140
MILANO - CHIASSO	90
CHIASSO - LUGANO	120
LUGANO - BELLINZONA	100
BELLINZONA - BASEL	80
BASEL SBB - BASEL BAD	70
BASEL BAD - FRANKFURT	160
FRANKFURT - HAMBURG	160
HAMBURG - PUTTGARDEN	120
PUTTGARDEN - KØBENHAYM	110
KØBENHAVN - HELSINGØR	130
HELSINGØR - NASSJÖ	110
NASSJÖ - STOCKOLM	120
DIRAMAZIONE BASEL - BRUXELLES	
BASEL SNCF - THIONVILLE	140
THIONVILLE - LUXEMBOURG	120
LUXEMBOURG - NAMUR	110
NAMUR - BRUXELLES	120
DIRAMAZIONE THIONVILLE - CALAIS	
THIONVILLE - CHARLEVILLE	100
CHARLEVILLE - AULNOYE	120
AULNOYE - KAZEMBOUCK	130
KAZEMBOUCK - CALAIS	100

TAVOLA 10 - LEGENDA DEL MATERIALE ROTABILE

L.O.C.	=	LOCOMOTIVA ELETTRICA O DIESEL,
Bag.	=	BAGAGLIAIO,
Post.	=	FURGONE POSTALE,
1° cl.	=	CARROZZA DI 1° CLASSE,
1°/2° cl.	=	" MISTA DI 1° e 2° CLASSE,
2° cl.	=	" DI 2° CLASSE,
WR.	=	" RISTORANTE (1° CLASSE)
2° Rist.	=	" MISTA CON COMPARTIM. RISTORANTE
2° Buf.	=	" " " " BAR-BUFFET
1° Bag.	=	" " DI 1° CLASSE E BAGAGLIAIO
WL. AB	=	" LETTI CON COMPARTIM. DI 1° E 2° CL.
2° cl. c.	=	" DI 2° CLASSE CON CUCCETTE,
1°/2° cl. c.	=	" MISTA 1° E 2° CL. CON CUCCETTE,

TAVOLA 11 -
LEGENDA DELLE RETI FERROVIARIE

Ö.B.B.	-	ÖSTERREICH BUNDES BAHN - AUSTRIA
S.N.C.B.	-	SOCIÉTÉ NATIONAL DES CHEMINS DE FER BELGES
D.S.B.	-	DANSKE STAATSBANER - DANIMARCA
S.N.C.F.	-	SOCIÉTÉ NATIONAL DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
D.B.	-	DEUTSCHE BUNDES BAHN - GERMANIA WEST
D.R.	-	DEUTSCHE REICH BAHN - GERMANIA EST
F.S.	-	FERROVIE DELLO STATO - ITALIA
N.S.	-	NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN - OLANDA
N.S.B.	-	NORGES STAATSBANER - NORVEGIA
S.B.B.	-	SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHN - SVIZZERA
S.J.	-	STATENS JÄRNVÄGAR - SVEZIA

Un consiglio pratico per la trazione potrebbe essere una « Doppia Trazione » es. E 646 II + E 646 I.

Per far fronte al problema della lunghezza del treno in rapporto con il plastico, si potrebbe ricorrere allo « sdoppiamento » di questo (lo si ha con l'orario estivo) come può succedere nella realtà in periodi di punte, quando il treno viene rinforzato.

In questo caso però consigliererei d'aver il tracciato principale protetto da un « Blocco Automatico » per la protezione dei due treni, in più questo ci servirà più in là e si rivelerà estremamente utile.

Il « Blocco Manuale » potrebbe andare (se si deve ricorrere allo sdoppiamento, causa dimensioni limitate del plastico) ma bisogna essere molto attenti!

Affidiamo il traino, da Roma a Firenze, dell'E 270 ITALIA-EXPRESS

ad un E 646 per il fatto che in questo tratto di linea la velocità è compresa tra 85 e 130 km/h e dato il peso del treno.

In modello la potenza di trazione e la velocità di un E 646 e di un E 444 è la stessa (avendo lo stesso tipo di motore), mentre le cose nei loro prototipi sono ben differenti ed è meglio rispettare la realtà.

Lasciamo l'E 444 per il tratto successivo dove potrà adempiere al suo ruolo.

In questo lavoro di trasposizione (non meno complesso che nella realtà) dobbiamo, allo stesso tempo, essere ed esercitare le funzioni di macchinista, manovratore, Capo Stazione, addetto al materiale, addetto agli scambi e circolazione, Capo treno, viaggiatore, ecc. ecc.

Ebbene l'ora 0 è giunta e da veri ferroviari diamo un ultimo colpo d'occhio agli scambi e segnali predisposti per l'itinerario.

Accanto al pannello mettiamo le Tavole n. 3 o 4, rispettivamente per gli orari estivo o invernale, e le 5 o 6 o di salita verso nord o di ritorno, le quali ci serviranno come tabelle di marcia e movimento.

Per fare un quadro completo e realista (per i più accaniti) il modellista potrebbe fare l'annuncio del treno, magari preventivamente registrato in una cassetta mangianastri.

L'annuncio potrebbe essere il seguente: « Avviso ai Signori viaggiatori, il treno Espresso ITALIA-EXPRESS per Firenze-Bologna-Milano-Como-Chiasso è in partenza al binario... X; carrozze per Calais-Bruxelles in testa, per Dortmund e Amsterdam al centro e per Kobenhavn-Stockholm-Puttgarden-Milano in coda; non effettua fermate intermedie fino a Firenze; sono ammessi solo i viaggiatori con percorrenza superiore a 350 km; servizio ristoro da Roma a Milano e ristorante da Firenze a Milano ».

Fischio simbolico del Capo stazione, alzata di paletta (nella nostra immaginazione) e la locomotiva « spunta » facendo cigolare ganci e assi. Siamo partiti! Finalmente, dopo tutti questi preamboli e premesse, necessari però per far comprendere il meccanismo della ferrovia.

Il treno sfilerà sotto la pensilina per attraversare lo scalo a velocità ridotta paragonabile ai 30 km/h della realtà.

Una volta che il treno è in piena linea regoliamo la sua velocità corrispondente a 90 km/h.

Il problema della riduzione della velocità in scala è più complesso (vedi TRENI N° 2, pag. 78).

Infatti questo dipende da molteplici fattori: es. trasformatori, motori, tracciato dell'impianto e composizione dei convogli.

Ora ognuno di noi, seguendo questi fattori e aiutandosi con la Tabella apparsa sul N° 2 di TRENI, potrebbe riprodursi (con prove preliminari) una tabella propria con le velocità reali riportate in scala.

Molto spesso i nostri treni miniaturo hanno una velocità molto superiore a quella che dovrebbe essere la vera in scala (paragonabile ai 200-350 km/h della realtà).

Anche questo deve essere fattore di giusta trasposizione, nel buon nome del « realismo »!

Ritornando al nostro quadro di comando e all'ITALIA-EXPRESS 1/87 sulla nostra tavola di marcia notiamo che l'arrivo a Firenze S.M.N. avverrà tra 7 minuti (00.00.00 a 00.07.00).

In questo tempo, possiamo già preparare nella stazione di testa, che raffigurerà Firenze S.M.N., un E 444/II e una carrozza ristorante per Milano (ciò sarà possibile avendo l'alimentazione separata dal doppio binario di corsa).

TAVOLA 12 -

ESEMPIO PRATICO DI ORARIO GRAFICO :

Velocità media Km/h.	Percorso e stazioni servite	TRENO E.270 m'	TRAZIONE	note
100	ROMA TERMINI		E.646/2'	
	ORTE			
	CHIUSI CHIANCIANO			
	TERONTOLA C.			
	AREZZO			
	PONTASSIEVE			
100	FIRENZE S.M.N.	a. 3'	E.444/2'	* carrozza 19 FI-MI
	PRATO	p. 2'30"		
140	BOLOGNA C.le	a. 30"		
	MODENA	p.		
	REGGIO EMILIA			
	PARMA			
	FIDENZA			
	PIACENZA			
	LODI			
	CODOGNO			
90	MILANO C.le	a. 5'	E.645/2'	= 1 carrozza 19 18, 17, 16 restano a Milano
	MONZA	p. 1'30"		
	COMO S.G.	a. 10"		= carrozze 20, 21 e 22 da agganciare per Puttgarten e Frankfurt.
	CHIASSO Frontiera	p. 3'15"		

Bisogna sapere che quando si forma un treno, le carrozze sono disposte in modo da facilitare le manovre di smistamento.

È per questo motivo che la carrozza n. 10 (vedi Tavola n. 5/a) si trova subito dopo la locomotiva.

Con ciò in partenza da Firenze la carrozza 19 sarà agganciata alla carrozza n. 18.

Seguendo scrupolosamente l'orario, l'E 270/HO entra (per non dire... rientra!) nella stazione di testa di Firenze S.M.N.

Una raccomandazione è quella di non effettuare mai manovre (accelerazione, rallentamento, entrata in stazione, salvo quelle di transito, altre manovre, etc.) troppo bruscamente perché potrebbero causare una rottura del treno, deragliamenti, ecc.

Non bisogna dimenticare che pur essendo in miniatura i principi della « Ferrovia » restano gli stessi specialmente poi quando abbiamo un treno formato da 18 carrozze!

Bisogna essere calmi e manovrare con dolcezza e delicatezza.

Non rallentate mai all'ultimo istante, ma seguite la realtà rallentando gradualmente molto prima dell'arresto in stazione.

Coloro che posseggono il Blocco Automatico dovrebbero interporre almeno due o tre sezioni (nella stessa zona protetta) di rallentamento con l'impiego di resistenze di valore crescente nel passare dalla prima alla terza sezione.

L'ITALIA-EXPRESS attraversa lo scalo (30 km/h) e si ferma al binario predestinato.

La locomotiva di testa (A) sarà sganciata previo binario di sgancio e sezionamento.

Qualche istante dopo l'E 444/II (B), con la carrozza n. 19, accosta lentamente fino ad agganciarsi alla coda del treno, ora arrivato e che diventa subito la testa.

I tre minuti a disposizione sono sufficienti anche per predisporre gli scambi e l'itinerario per la partenza

e l'istridamento dell'E 270 (00.07.00 a 00.10.00).

Durante il percorso tra Firenze e Bologna C.le (2 minuti e 30 secondi) dell'ITALIA-EXPRESS, inviamo la locomotiva A in deposito per essere pronta successivamente.

L'arrivo e la partenza da Bologna saranno meno complicate dato che si tratta di una stazione di transito.

Qui la sosta è di 30 secondi (5 minuti nella realtà), tempo un po' esagerato per marcare l'arresto in una stazione importante e per permettere (nei grandi plastici con linee secondarie indipendenti) d'effettuare la coincidenza con un treno locale, da Ravenna ad esempio.

Nei 4 minuti di marcia, che separano (in HO) Bologna a Milano C.le ci occupiamo (per non intasarci di manovre e per guadagnare del tempo), nello scalo della stazione terminale, a preparare le carrozze che agganceremo in quest'ultima stazione.

Una volta giunti a Milano, l'E 444 II e le carrozze n. 19 (da Firenze), n. 18, 17, 16 sono sganciate in testa con una sola manovra, lasciando il resto lì, per il momento.

L'E 645 II (C) incaricato della trazione dell'ITALIA-EXPRESS da Milano a Chiasso (Stazione di frontiera FS/SBB), aggancia in coda (carrozze 1, 2, ...) il treno manovrandolo.

Questa manovra consiste nel trainare il treno all'altezza degli scambi, per poi retrocedere nel binario adiacente a quello d'arrivo, per agganciare in coda (carrozze 15, 140, ...) le carrozze (preparate in anticipo) n. 20, 21 e 22 rispettivamente per Puttgarten (la quale si ritroverà agganciata a quella da Roma, n. 15), e Frankfurt.

Dopo le manovre e il tempo di arresto (5 minuti) l'Espresso 270 riparte con 18 carrozze (da Firenze a Milano ne avevamo ben 19) e la testa del treno ritorna ad essere la carrozza n. 1.

Fermata di 10" a Como, per arrivare subito dopo a Chiasso.

Qui la composizione resta invariata, mentre la trazione viene cambiata.

Il nostro E 645 - II FS cede il posto ad un Re 4/4 - III delle SBB (C).

Entriamo ora nel percorso svizzero effettuando solo due fermate (Lugano e Bellinzona) nel tratto da Chiasso a Basel-SBB.

L'ITALIA-EXPRESS è un treno internazionale a lungo percorso, è dunque per questo motivo che disimpegna solamente pochissime stazioni svizzere.

In più non passa per Luzern (stazione di testa) ma devia per Wholen/Aarau.

Altro fattore, che impone al nostro treno pochissime fermate, è il suo carattere notturno, nell'attraversamento della Svizzera.

Approfitando della marcia del

l'ITALIA-EXPRESS tra Bellinzona e Basel SBB, occupiamoci prima di rimettere in deposito le due locomotive FS e le vetture lasciate a Milano.

Dopo ciò non dobbiamo perdere di vista una cosa molto importante.

Bisogna sapere che da Milano vi sono delle carrozze dirette Milano-Calais e Milano-Bruxelles (vedi Tavola n. 5/13) n. 47, 48, 49, 50, 51, 52 e 53 le quali sono istradate con un altro treno fino a Basel SBB.

Questo treno è il RIVIERA-EXPRESS E 204 (che esamineremo a suo tempo).

Ciò per evitare all'ITALIA-EXPRESS un sopraccarico (immaginiamo per un istante un treno di 25 carrozze sulle rampe del San Gottardo!!!) e una lunghezza eccessiva che porrebbe dei problemi in certe stazioni.

Questi due treni si seguono tra loro con un piccolo intervallo (15-20 minuti, nella realtà).

Per evitare le complicazioni occupiamoci, ora, del nostro E 270.

Dopo 36 minuti e 10 secondi di viaggio in scala HO arriviamo a Basel SBB.

La locomotiva Re 4/4 - III SBB viene sganciata insieme alle carrozze per Calais e Bruxelles (n. 1, 2, 3, 4, 5 e 6).

Le carrozze per Dortmund ed Amsterdam vengono anche loro sganciate.

Il primo gruppo proseguirà per Calais/Bruxelles con treno 292/294, il secondo con il treno RIVIERA-EXPRESS E 204 per Amsterdam.

Per il momento lasciamo qui queste carrozze per seguire l'ITALIA-EXPRESS fino a Stoccolma!

Del resto non possiamo permetterci tutto.

In più sarebbe un controsenso far viaggiare, uno dietro l'altro, un treno verso la Francia con loco SNCF e l'altro verso la Germania con loco DB!

Per poter far ciò occorrerebbe un plastico di dimensioni considerevoli con linee a doppio binario indipendenti, i quali traffici dovrebbero essere comandati e regolati da una équipe (cosa resa possibile da parte di un CLUB di modellisti ferroviari).

Lo scopo prefissato è quello di cercare di riprodurre il MOVIMENTO in un impianto medio diretto e comandato da una sola persona, se poi si è in molti e ben attrezzati tanto meglio!

Ritornando al nostro treno, dopo aver eseguito le suddette manovre e aver lasciato le carrozze in un binario adiacente (senza rimetterle in deposito), dal deposito o meglio dalla rimessa locomotive preleviamo l'E 103 DB che s'incarica di trainare l'E 270, già divenuto D 270, da Basel SBB a Frankfurt Hbf (Main).

In partenza da Basel SBB verso la Germania, il nostro treno cambia senso, infatti la locomotiva DB viene agganciata in coda (carrozze

n. 22, 21, ...) la quale automaticamente diventa la testa.

Dopo ciò riprendiamo il viaggio.

Trenta secondi più tardi ci arrestiamo a Basel BAD (in territorio tedesco) dove, con la locomotiva, facciamo una manovra per agganciare quattro carrozze per Puttgarden (vedi Tavole n. 4/6, 5/5, carrozze n. 23, 24, 25 e 26) più la carrozza n. 27 agganciata in coda Geneve-Frankfurt le quali, dopo essere state preparate in precedenza, formano la sezione per Puttgarden insieme a quelle provenienti da Roma e Milano.

Vi è un particolare che non bisogna trascurare e cioè sulla rete DB i treni non circolano più a sinistra come in Italia e Svizzera ma bensì a destra (vedi Tavola riportata a pag. 216 del N° 5 di TRENİ).

Come ripeto, chi più ne ha più ne metta, ma vi è ancora un altro dettaglio che da molti non sarà preso in considerazione per il semplice motivo che la loro circolazione dei convogli è ispirata al sistema italiano cioè a sinistra, ma non è grave.

Dopo aver sostato a Freiburg e Offenburg il D 270 si arresta a Karlsruhe per agganciare alcune vetture da Ventimiglia per Puttgarden (carrozze n. 28 e 29).

Si può veramente affermare che il RIVIERA-EXPRESS è il partner stretto dell'ITALIA-EXPRESS.

Dopo aver dato il via al D 270, mentre sfreccia verso Frankfurt, vorrei toccare un tasto un po' scottante: le velocità!

Ebbene cari lettori ed amici, su questo punto è meglio non andar a trovare il pelo nell'uovo, mi spiego!

Nel nostro plastico le cose avvengono molto diversamente dalla realtà.

Prendiamo ad esempio il primo tratto dell'ITALIA-EXPRESS cioè Roma-Firenze; la velocità reale varia frequentemente da 70÷95 a piccoli tratti a 120-130 km/h per un treno composto da locomotiva e carrozze (per le auto-elettromotrici, considerati mezzi leggeri, le punte sono leggermente maggiori).

Sul nostro plastico in questi 7 minuti non andiamo a complicarci le cose ritoccando ogni tanto la velocità indicata sul reostato.

Per poter far ciò bisognerebbe avere le tabelle di marcia dei macchinisti per ogni linea intrapresa e per ogni paese attraversato! Non è cosa facile.

La cosa migliore è, per ogni tratto, prendere una velocità media fittizia che poi non è molto lontana dalla realtà con un'approssimazione di più o meno 10 km/h.

Per questo vedi Tavola n. 9 (naturalmente i dati riportati pur essendo approssimativi, per comodità, sono basati su valori reali).

Nel frattempo l'ITALIA-EXPRESS lentamente entra nella stazione di Frankfurt.

La locomotiva (E) viene sganciata dalla testa e le carrozze da Milano-Genève-Frankfurt sono sganciate in coda (carrozze n. 27, 22 e 21).

Inoltre anche la carrozza diretta Roma-Berlin è lasciata insieme alle altre, per poi proseguire per Berlin (il proseguimento è immaginario) carrozza n. 11.

In coda al treno un E 110 più una carrozza ristorante DSG vengono ad agganciarsi ad esso per ripartire cambiando senso (vedi Tavola 5/6).

Prima di ripartire bisogna fare il punto con la composizione.

Arrivati a Basel BB con 18 carrozze, dopo gli smistamenti, ne siamo ripartiti con 13.

Da Karlsruhe fino a Frankfurt il numero è passato a 15.

Ora in partenza da questa stazione la composizione è scesa a 12 carrozze.

Prima di dare il via potremmo fare un annuncio in lingua tedesca che suonerebbe più o meno così: « Frankfurt Hauptbahnhof, Achtung bitte, Der Schnellzug ITALIA-EXPRESS von Rom-Mailand und Basel, nach Hamburg - Puttgarden - Kobenhavn, Fahrt weiter auf gleise drei. Schlafwagenkürse nach Stoccolm and der Spitze des Zuges! Anschluss zum Eilzug nach Maiz auf Gleise ein! Speisewagenkürse bis Frankfurt nach Hamburg! ».

La traduzione è la seguente: « Francoforte stazione Centrale, attenzione prego! Il Treno Espresso ITALIA-EXPRESS da Roma-Milano-Basilea per Amburgo-Puttgarden-Copenaghen parte dal binario tre. Carrozza Letti diretta per Stoccolma in testa al treno. Coincidenza per Magonza Treno Diretto binario uno! Carrozza ristorante da Francoforte ad Amburgo! ».

La coincidenza si potrebbe effettuare con un diretto formato dalle caratteristiche carrozze argente della DB trainate da un E 140 DB.

Il treno D 270 esce lentamente dalla stazione... il nostro viaggio continua!

Mentre questo sfreccia velocemente verso il nord, ricoveriamo in deposito l'E 103 e le carrozze allo scalo.

Il lettore deve sapere che nella realtà vi sono 4 ITALIA-EXPRESS in servizio che viaggiano simultaneamente.

Venendo all'esempio pratico, alle 8.36 ora di partenza da Frankfurt dell'ITALIA-EXPRESS D 270 (1°), a Stoccolm vi è il suo omonimo e gemello arrivato alle 7.30 (2°) partito 24 ore prima da Roma.

Nel senso inverso abbiamo altri due omonimi e gemelli « dispari » (E/D 271) il primo si trova a Kobenhavn e il secondo a Milano C.le (3° e 4°).

Le composizioni sono identiche subendo le stesse manovre e smistamenti ma il materiale impiegato per molteplici motivi es. disponibilità, materiale sostituito per revisioni o avarie ecc. ecc., può variare.

(segue nel prossimo numero)

PICCOLI GRANDI TRENI

(segue da pag. 322)

Per meglio comprendere questo meccanismo prendiamo ad esempio la carrozza n. 15 (Tavola 5) Roma-Puttgarden 1^a e 2^a classe.

La carrozza in questione effettua il servizio tra l'Italia (FS) e la Germania (DB) dunque apparterrà ad uno di questi due paesi.

Su questa relazione non si vedrà mai una carrozza SNCF o SNCB NS o ancora OBB.

Dunque le FS e le DB, di comune accordo, scelgono il tipo e l'amministrazione della carrozza impiegata su questo percorso.

Normalmente è una carrozza DB che effettua il servizio (per 4 carrozze) ma può succedere, per un motivo o per altro (come detto sopra), che la DB debba ritirare una di queste quattro carrozze, automaticamente il posto vuoto può venire reso da una carrozza FS.

In più bisogna paragonare lo scambio di materiale rotabile viaggiatori, allo scambio monetario tra paesi.

Non è proprio la stessa cosa, ma il principio resta.

Esempio, ogni qualvolta l'Italia importa della merce dalla Germania cercherà per primo di rimborsare

con DM poi se è necessario metterà il resto in Lire.

Sovrapponendo questo esempio alle Ferrovie, ed alla carrozza n. 15 Roma-Puttgarden (vale anche per tutte le altre carrozze con percorsi ed amministrazioni differenti) le FS a Roma, dovendo mettere in composizione una carrozza in servizio internazionale di 1^a e 2^a Cl. su questo percorso, cercheranno prima di vedere se nello scalo non vi è materiale DB corrispondente.

In caso negativo una carrozza FS dello stesso tipo sarà prelevata dallo scalo (o dal materiale tenuto in riserva) per immetterla in composizione.

Salvo casi eccezionali (cioè quando un paese domanda ad un altro una certa quantità di materiale in prestito, es. spesso le SBB chiedono alle SNCB uno stock di carrozze Cuccette da impiegare su un percorso qualsiasi) le FS sono obbligate a rimpatriare in treni regolari (è il mezzo più economico e redditizio) o speciali o in « Treni materiale vuoto » il materiale DB e straniero che si trova sulla sua rete.

È assolutamente vietato impiegare materiale straniero (salvo autorizzazione dell'amministrazione proprietaria del o dei veicoli) in servizi

interni o altri (questo è applicabile ad una certa categoria di materiale merce).

Spesso però mi è capitato d'osservare il contrario.

Come esempio più che pratico, standomene alla stazione di Terontola Cortona, osservai una carrozza DB 1^a Cl. Blu (Aüm) in servizio con Treno Locale Chiusi-Firenze (!!!).

Altra volta, notai, ad Ancona, una carrozza UIC X 1^a Cl. SBB incorporata ad un DD Milano-Lecce (!!!).

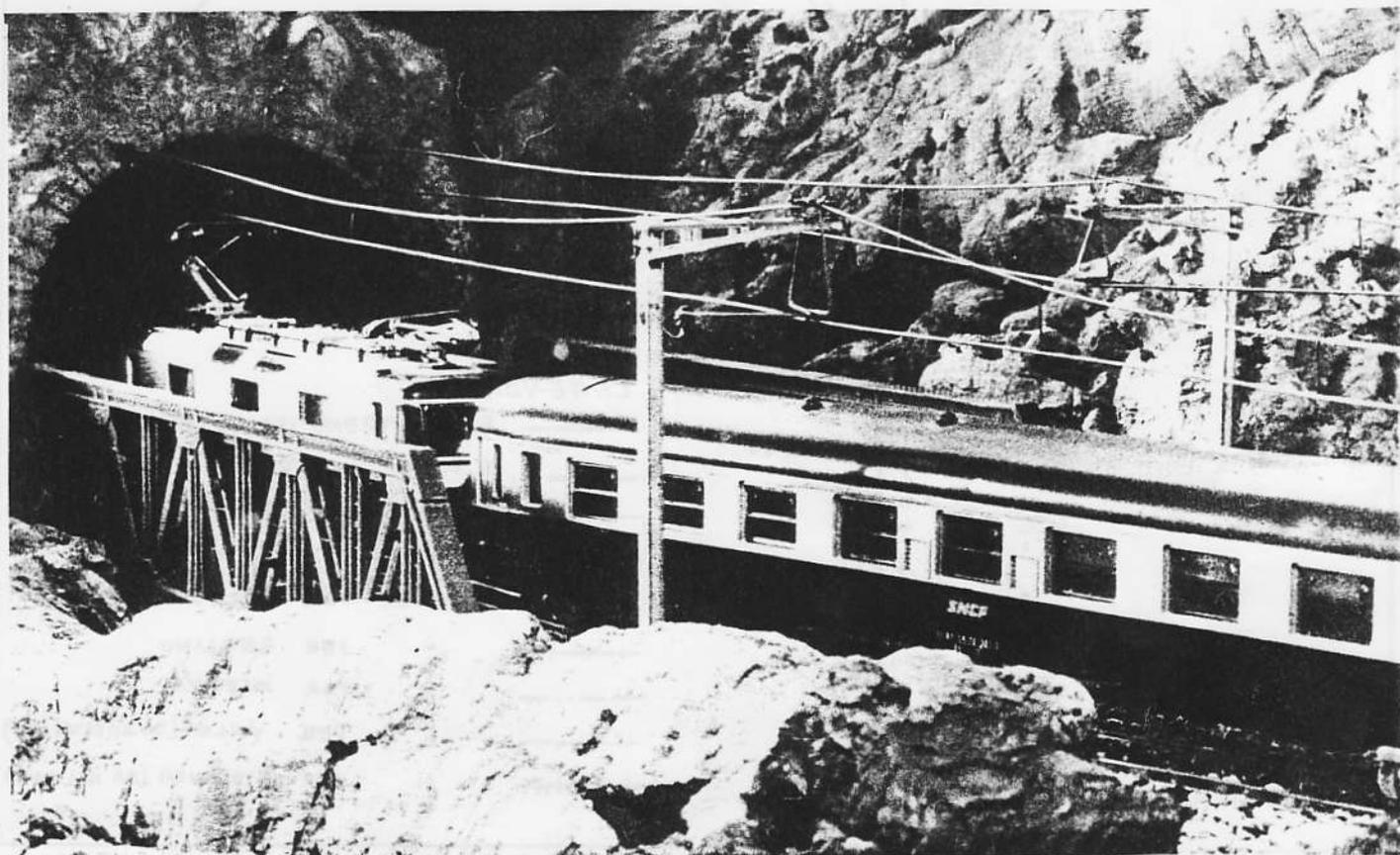
Per finire a Foligno (mia città natale) osservavo spesso un Bagagliaio DB a carrelli per treni merci e messaggerie tipo MPw4, il quale passava e ripassava incorporato ad un Treno merce, tra Roma e Ancona.

Oppure un postale olandese, dal caratteristico colore turchino far parte di un treno Roma-Milano per quasi tutta un'estate.

La composizione dell'ITALIA-EXPRESS riportata nella Tavola 5 (le altre comprese) può subire continuamente delle modifiche come tipo di materiale rotabile, è ben chiaro!

Spesso però in periodi eccezionali

La locomotiva SBB Re.4/4-3^o mentre percorre il tratto Svizzero del TEE « Italia-Express » seguita da una carrozza SNCF, scalo HO (foto Mattoli).



anche la composizione, intesa come numero di carrozze può essere soggetta a modificazioni fino ad arrivare ai treni BIS o ad ANTE.

Ogni anno poi, con i cambiamenti d'orari il nostro treno (come del resto gli altri internazionali) varia un po' come composizione, orario di marcia e destinazioni varie delle carrozze senza contare quelle aggiunte periodicamente durante il servizio estivo.

Sull'ITALIA-EXPRESS versione estiva ritorneremo più avanti.

Per il momento ritroviamo il nostro E/D 270 (versione invernale) che è in procinto d'arrestarsi a Fulda.

Qui agganciamo due carrozze provenienti da Wien (le carrozze le prepariamo prelevandole dallo scalo, immaginando che provengano dalla capitale austriaca) n. 31 e 32 rispettivamente per Puttgarden e København (vedi Tavola 5/7).

La manovra da effettuare sarà la seguente: sganciamo la locomotiva dal treno tra la carrozza n. 30 e 12.

La locomotiva con la carrozza ristorante così sganciati, avanzano fino all'altezza degli scambi, per poi retrocedere in un binario adiacente dove si trova la carrozza Wien-Puttgarden (32).

Dopo aver effettuato l'aggancio rifacciamo la manovra inversa per riportare il tutto in testa al treno.

La carrozza Wien-København (31) viene agganciata in coda da una locomotiva da manovra.

In partenza da Fulda la composizione del D 270 è passata dunque a 14 carrozze.

Seguendo l'orario indicato nella Tavola 3 (senza mai perdere di vista la 5/7 riguardante la composizione) dopo aver sostato a Göttingen ed Hannover arriviamo ad Amburgo.

La carrozza di testa (n. 30) viene sganciata insieme alla locomotiva (F) per essere ricoverati rispettivamente allo scalo e al deposito.

Il resto della composizione resta invariato.

Fatta la prima manovra, ritorniamo al deposito da dove ne ritorniamo con una locomotiva Diesel (da Hamburg fino a Puttgarden la linea non è elettrificata), la quale a sua volta si reca allo scalo vetture per agganciare la carrozza n. 33).

La locomotiva Diesel insieme alla carrozza si portano in coda al treno ripartendo nel senso inverso.

La stazione Centrale di Hamburg non è di testa, ma i treni provenienti dai paesi scandinavi per il sud sono obbligati a procedere nel modo sopra descritto.

Vi è anche una stazione terminale ad Amburgo chiamata ALTONA ma qui fanno capo solo i treni che finiscono in questa metropoli.

L'ITALIA-EXPRESS si rimette in marcia ma non dovremmo più (se ci è possibile) istradarlo nella linea elettrificata, doppio binario, principale, ma bensì su una linea della stessa categoria non elettrificata.

Una volta giunti a Puttgarden (impiegando 1 ora e 13 minuti in scala HO) il grosso del treno si sgancia dalla coda (carrozze n. 14, 13, 12 e 31); solo quest'ultima parte proseguirà per København.

L'ITALIA-EXPRESS, in questa stazione di frontiera, prenderà in composizione tre carrozze facenti parte del « HOLLAND - SKANDINAVIEN - EXPRESS (vedi Tavola n. 4/9 5/10 e 12) da Amsterdam/Hoek v. H. per København.

Possiamo paragonare questa manovra ad una fusione dei due treni sopra indicati.

Da Puttgarden a Rødby il treno attraversa un tratto di mare (Baltico) a bordo di un Ferry-Boat.

In miniatura ciò lo faremo con la nostra immaginazione, facendo marciare il treno tra questi due punti come se vi fosse un ponte.

A Rødby una locomotiva Diesel danese (H) attende l'arrivo del traghetto per rimorchiarlo fino a Copenhagen.

Nel nostro impianto per semplificare le cose ripartiamo già da Puttgarden con la MZ 17 DSB.

A København l'ITALIA-EXPRESS cambia completamente veste assumendo un aspetto veramente nordico.

Infatti solo la carrozza n. 14 (WL U CIWLT, Roma-Stockolm) proseguirà insieme alle carrozze svedesi e norvegesi per Stoccolma e Oslo (carrozze n. 37, 38, 39, 40, 41, 42 e 43, Tavola 5/10).

Da København a Helsingør l'ITALIA-EXPRESS (quasi irriconoscibile) è trainato da un MY II DSB (sempre come l'MZ 17, Diesel, dato che in questo paese non esistono ancora linee elettrificate).

Da parte nostra continuiamo a far marciare il treno in un tracciato non elettrificato (lo stesso che avevamo intrapreso da Amburgo).

Altro Ferry tra Helsingør (Danimarca) e Helsingborg (Svezia).

In quest'ultima stazione la ripresa del treno S 244 è fatta fino a Stockolm da una locomotiva elettrica SJ Rc 10 (L).

Prima di ripartire, la carrozza n. 43 (da København) viene sganciata e fatta proseguire con altro treno per Oslo.

Diamo il via istradandolo sulla linea elettrificata principale.

Da Basel SBB a Helsingør l'ITALIA-EXPRESS ha marciato a destra, mentre ora, per l'ultimo tratto svedese, riprende la marcia a sinistra.

Intanto che il treno marcia tra Helsingborg e Alvesta, prepariamo due carrozze (45 e 46) da Kalmar a Karlskrona (immaginando che siano già giunte in precedenza con un treno Diretto) per Stockolm, che agganceremo in coda al treno S 244 ad Alvesta.

Qualche istante dopo che l'ITALIA-EXPRESS si è immobilizzato in questa stazione, la locomotiva da manovra (in attesa su un binario tronco o di servizio) spinge le due

carrozze fino ad agganciarle in coda al treno, alla carrozza n. 44 (Helsingborg-Stockolm).

Sganciata la locomotiva da manovra (generalmente Diesel), il nostro treno così formato si rimette in marcia per la destinazione finale.

Alle 7.30 l'ITALIA-EXPRESS arriva a Stoccolma, termine e meta del suo lungo viaggio durato 41 ore.

Il suo gemello minore arriva anche questo al termine del suo viaggio che vorrei definire semi-reale o semi-immaginario, dopo 1 ora e 49 minuti in scala HO.

Pur nello stesso decoro e con lo stesso percorso, immutabili, l'ITALIA-EXPRESS miniatura ha una cosa molto importante in comune con il suo fratello maggiore: la composizione, il materiale e gli smistamenti.

Il nostro lavoro non termina qui! Non dimentichiamoci delle due sezioni di treno per Calais e Bruxelles che avevamo lasciato a Basel SBB.

Dopo aver seguito la sezione Puttgarden-København-Stockolm, veniamo a quella per Bruxelles e Calais, del resto ci siamo prefissati di fare una cosa alla volta.

Dunque a Basel SBB l'ITALIA-EXPRESS aveva sganciato le carrozze Roma-Bruxelles/Calais n. 1, 2, 3, 4, 5 e 6.

Inoltre anche il RIVIERA-EXPRESS aveva lasciato, sempre a Basel SBB, le carrozze n. 47, 48, 49, 50, 51, Milano-Bruxelles/Calais.

Con le suddette carrozze formiamo l'Express 294/292 ITALIA-EXPRESS seconda e terza sezione.

Fino a Thionville le due sezioni formate dall'Express 294 e 292 sono fuse tra di loro (vedi composizione Tavola 5/13 e relativo orario Tavola 3).

Inoltre aggiungiamo quelle da Basel per Bruxelles (carrozze n. 52 e 53).

La trazione del 294/292 è affidata ad una locomotiva elettrica SNCF serie BB 17500 da Basel a Luxembourg.

A Strasbourg, in testa al treno, agganciamo tre carrozze per Lille e Calais (n. 54, 55 e 56).

A Thionville avviene la separazione lasciando il 292 per Calais e proseguendo con il 294 per Bruxelles.

La composizione dell'ITALIA-EXPRESS si è assottigliata in arrivo alla stazione di Luxembourg.

In quest'ultima stazione sganciamo la locomotiva francese, in testa, per ricoverarlo nella rimessa locomotive.

Preparato in anticipo su un binario a parte, la locomotiva (N) belga più la carrozza ristorante 19, si portano in coda al treno.

Anche qui, pur non essendo una stazione di testa, tutti i treni, provenienti dalla Svizzera o dall'Italia per Bruxelles e Ostenda, sono obbligati ad invertire il senso di marcia.

L'arrivo a Bruxelles (senza più mutamenti della trazione né della

composizione, da Luxembourg) è per le 12.06 (Tavola n. 5).

In realtà sono occorse 20 ore per effettuare questa parte di viaggio mentre per la miniatura il tempo impiegato è di 1 ora e 5 minuti.

Immaginando per un istante di poter far viaggiare anche in miniatura tutte le sezioni dell'ITALIA-EXPRESS, alle 12.06 avremmo la sezione per Stockolm in partenza da Göttingen.

Sempre contemporaneamente la sezione per Calais marcia in piena linea tra Aulnoye e Valenciennes.

Quella viaggiante incorporata al RIVIERA-EXPRESS, si troverebbe tra Duisburg e Oberhausen.

Ritornando al nostro principio, di occuparci di una sezione alla volta, bisogna ritornare sui nostri passi per esaminare il 292 (sezione Calais) lasciata a Thionville.

Questo viene preso in carica da una locomotiva elettrica BB 13000 SNCF fino a Charleville.

La composizione in partenza da Thionville (Tavola n. 5/15) comporta 8 carrozze: due da Roma, tre da Milano e tre da Strasburgo.

A Charleville si ha un secondo « cambio macchina » con una BB 16000 SNCF fino ad Aulnoye.

Da quest'ultima fino a Lille ne abbiamo un altro con la CC 40100 SNCF.

Qui a Lille l'ex 292 ITALIA-EXPRESS lascia due vetture da Strasburgo (n. 54 e 55) e abbiamo ancora un cambio di locomotiva con una BB 16000 SNCF (per noi sarà lo stesso che ha effettuato il percorso Charleville-Aulnoye).

Ad Azembrouck (linea non elettrificata fino a Calais) si effettua un'ultima sostituzione di locomotiva con una Diesel tipo BB 66400 SNCF.

In più, dato che ci troviamo nel periodo invernale, in questa stazione, un Furgone, per il riscaldamento a vapore del treno, viene agganciato in coda al treno fino a Calais e viceversa.

Ciò perché spesso le locomotive di questo tipo non posseggono una generatrice di vapore per il riscaldamento dei treni viaggiatori rimorchiati.

Alle 15.09 il treno entra nella stazione di Calais Maritime dopo 24 ore e 4 minuti di viaggio da Roma.

Parallelamente il suo collega HO termina la sua corsa dopo 1 ora, 12 minuti e 25 secondi.

Come per le sezioni già arrivate a destinazione, il treno dopo una breve sosta sul binario d'arrivo, viene ricoverato in deposito.

Nella realtà, ogni sezione ben ispezionata, controllata e pulita, attenderà di nuovo la partenza per il viaggio inverso, mentre per noi (a meno che non si voglia fare il viaggio contrario anche in miniatura), il materiale diventerà disponibile per formare altri treni.

Non abbiamo considerato come sezioni dell'ITALIA-EXPRESS, le carrozze per Dortmund e Amster-

dam dato che queste proseguono in composizione ad altro treno (vedi E/D 204 RIVIERA-EXPRESS).

Idem per la carrozza Roma-Berlin (proseguimento con treno D 354 Paris-Frankfurt-Berlin).

Per avere un quadro completo dell'E 270 ITALIA-EXPRESS non bisogna tralasciare il suo servizio estivo.

Ritorniamo ancora una volta di più a Roma.

Ebbene qui le cose cambiano, e si complicano un po'.

Durante questo periodo l'ITALIA-EXPRESS è tagliato in due.

Il primo rappresenta l'E 270 ITALIA-EXPRESS comportante le carrozze per Oberhausen/Dortmund/Amsterdam / Berlin / København / Puttgarden e Milano (vedi Tavola n. 5).

Da notare, sempre in questo periodo, che le carrozze con letti rispettivamente per Amsterdam e Stockolm non figurano più nella composizione.

Le carrozze suddette (n. 10 e 14) sono limitate a Milano e istradate, come vedremo, con treno E 1270 ITALIA-EXPRESS.

Inoltre l'orario dell'E 270 viene posticipato in seguito all'entrata in vigore dell'ora legale italiana.

Dalle 15.05, dunque, la partenza avviene alle 16.20 (15.20 ora della Europa Centrale).

Il secondo è l'E 294 ITALIA-EXPRESS con carrozze per Bruxelles/Calais e Milano.

La partenza da Roma avviene alle 16.50 (30 minuti dopo l'E 270).

Il motivo di questo spezzamento, in due treni, è da ricercare nell'aumento dell'afflusso dei viaggiatori e dei turisti nel periodo delle vacanze estive.

Nei giorni di punta questi due treni possono aumentare la loro composizione (vedi anche carrozze speciali, supplementari, turistiche e straordinarie).

La marcia resta la stessa, come nell'orario invernale, ad eccezione dell'E 294 che ferma a Chiusi Chianciano.

A Milano l'E 270 resta invariato, e lo resterà fino a Basel BAD (non passa più per SBB).

L'E 294, invece aggancia (in testa) tre carrozze per Calais n. 47, 48 e 49.

Queste nel periodo invernale vengono istradate con il RIVIERA-EXPRESS, ora con l'orario estivo, quest'ultimo treno non passa più per Milano, ma devia per Arona Domodossola.

Se ben vi ricordate l'E 294 e 292, nel periodo invernale, formavano un tutto unico (in partenza da Basel) separandosi poi a Thionville.

Ora invece l'E 294 fa il « solista » nell'intero percorso Roma-Bruxelles, l'E 292 prende origine da Milano senza più effettuare fusioni con nessun altro treno tra Milano e Calais.

L'ITALIA-EXPRESS E 292, da Milano fino a Basel SBB è formato dalle carrozze Rimini-Calais/Bru-

xelles (66, 67, 68 e 69) circolanti solo con l'orario estivo, e dalle carrozze Milano-Bruxelles (50, 51 e 70, vedi Tavola 6/21).

Una quarta sezione dell'ITALIA-EXPRESS (circolante anche questa solo nel periodo estivo) ci è data dall'E 1270 il quale segue la scia dell'E 270 da Milano a Frankfurt.

Quest'ultimo comporta le carrozze da Milano a Frankfurt/Stockolm (da Roma con E 270 in inverno) / Puttgarden/Dortmund/Amsterdam (da Roma con E 270 in inverno).

Per evitare confusioni ricapitoliamo: nel tratto Milano Basel SBB/BAD abbiamo 4 treni circolanti contemporaneamente con una distanza di circa 15 minuti tra un treno e l'altro.

Il primo a prendere il via è l'E 1270 (vedi Tavola n. 5/21), il secondo è l'E 270, il terzo è l'E 292 e l'ultimo naturalmente è l'E 294.

Non nascondo che per smistare, comporre e istradare i 4 treni, il nostro impianto e noi stessi saremo messi a dura prova, e può capitare d'avere un po' di « ritardo » ... se capita, non guasta affatto, del resto ci da quel pizzico di realismo in più! (non è cosa rarissima nella realtà).

Come avevo già detto all'inizio, per far circolare simultaneamente questi quattro treni occorrerebbe avere un plastico di dimensioni medie e linea con blocco automatico.

In caso contrario faremo circolare i treni uno alla volta, tra Milano e Basel.

L'E 1270 e l'E 270 passeranno per Basel BAD (cortocircuitando la stazione SBB), mentre gli altri due passeranno solo per Basel SBB (non vi sono differenze tra l'orario invernale ed estivo).

Lasciamo ancora una volta da parte le due sezioni indipendenti dell'ITALIA-EXPRESS per Bruxelles e Calais, dirigendoci verso la Germania con le sezioni per Frankfurt e Stockolm.

Naturalmente citeremo solo i cambiamenti, senza ripetere quello che è stato detto prima a proposito del servizio invernale, del resto sarà sufficiente consultare le tavole per fissare i cambiamenti essenziali.

Dunque l'E 1270 come detto prima, segue le tracce del 270 istradando le vetture, citate sopra, fino a Frankfurt dove alcune si riuniranno con l'E 270 e altre smistate.

Non bisogna però dimenticare di sganciare, a Basel BAD, le carrozze per Dortmund ed Amsterdam, le quali saranno poi riprese dal RIVIERA-EXPRESS.

Per contro l'E 270, a Basel BAD, aggancia le solite carrozze per Puttgarden, lasciando quella per Oberhausen (circola solo in estate), Dortmund ed Amsterdam da Roma.

Queste insieme a quelle da Milano, lasciate dall'E 1270, entreranno in composizione al RIVIERA-EXPRESS.

A Karlsruhe, l'E 270, riprende due

carrozze, lasciate dal 204 R.E., 29 e 58.

La carrozza 28, Genova-Puttgarden, non circola in questo periodo.

Nella realtà, i viaggiatori possono usufruire, in cambio, della carrozza 20 Milano-Puttgarden.

Continuando, in questo periodo dell'anno, a Frankfurt vengono agganciate due carrozze per København 62 e 63 (vedi Tavola 5/24), mentre a Fulda non vi sono più le carrozze da Wien, queste sono incorporate ad un altro treno fino a Copenaghen.

A scanso d'equivoci vorrei chiarire una cosa: i numeri delle carrozze.

Questi non hanno nessun rapporto con la realtà, essi ci servono per comprendere meglio il meccanismo del movimento e per la formazione del nostro parco viaggiatori.

Un ultimo cambiamento, dell'ITALIA-EXPRESS E/D 270, lo abbiamo con la carrozza Cuccette 2ª Classe 65 in servizio estivo tra København e Oslo.

L'orario e la marcia da Frankfurt a Stockolm resta sensibilmente la stessa.

Di anno in anno si possono notare delle riduzioni di tempo, minime ma costanti (sui 3200 km), ciò è dovuto all'aumento della velocità media dovuto a sua volta all'impiego di materiale moderno, più veloce e potente, a miglioramenti delle linee percorse ecc. ecc.

Da Stockolm facciamo un salto ritornando a Basel SBB.

Qui ritroviamo i due ITALIA-EXPRESS 294 e 292.

L'orario e la marcia resta la stessa (vedi Tavola 3) come nel periodo invernale, con la sola differenza che il 292 parte e viaggia con 10 minuti d'anticipo rispetto al 294 (tempo che ridotto in scala ci dà circa 20 secondi).

Venendo alle rispettive composizioni (vedi Tavola 5 e 6) prima di ripartire da Basel SBB/SNCF tra i due treni avviene uno scambio di carrozze dirette.

L'E 292 lascia al 294, le carrozze per Bruxelles (n. 68, 69, 50, 51 e 70) e riceve da questo quelle per Calais (1, 2, 47, 48 e 49).

Il primo aggancia, come sempre, le carrozze da Strasbourg per Lille e Calais, e il secondo la carrozza ristorante a Luxembourg.

Tirando le somme i due caratteri estivi di queste due sezioni sono:

a) Marce e servizio indipendenti;

b) Carrozze supplementari da Rimini per Bruxelles e Calais.

Al fine di facilitare, al lettore, la comprensione e l'inizio della trasposizione del « MOVIMENTO » in scala, si riportano le due tavole complementari (4 e 5) con le composizioni schematiche dell'ITALIA-EXPRESS, con le « ramificazioni » del treno trattato sia nel periodo invernale, che in quello estivo.

La Tavola 7 riporta il parco materiale viaggiatori bagagliai e postali, mentre la 8 rappresenta il parco trazione servito per l'ITALIA-EXPRESS. La Tavola 9 riporta le velocità di marcia.

Come detto in precedenza, sia per le locomotive sia per il materiale rotabile, le lettere ed i numeri resteranno gli stessi, per gli altri treni (o meglio per le carrozze che si dovranno riutilizzare e per i locomotori) e per tutte le altre carrozze che non abbiamo incontrato, man mano che saranno utilizzate, verranno aggiunte alla lista con numero progressivo.

Certamente con un parco iniziale comprendente 25 locomotive e 70 carrozze in seguito non dovremmo più avere molte difficoltà nel com-

porre altre treni Espressi internazionali.

Mi rendo conto che non tutti posseggono una quantità come questa di materiale e forse, per il momento non saranno in grado di riprodurre l'ITALIA-EXPRESS in tutte le sue composizioni e le sue ramificazioni.

Nulla è perso dato che esamineremo altri treni, non meno importanti e famosi dell'ITALIA-EXPRESS, con un impiego minore di materiale rotabile.

Così facendo vi sarà la possibilità per tutti di poter dare un nuovo orizzonte e fonte inesauribile di risorse al proprio impianto e alla propria passione.

Concludendo, con questa prima parte dedicata all'E 270 ITALIA-EXPRESS, spero di aver raggiunto il mio scopo, senza aver la presunzione di aver spiegato tutto il « MOVIMENTO nelle FERROVIE », ci vorrebbe molto!

Ho voluto solo raccogliere, dalla realtà, tutti quei fattori importanti per il modellismo ferroviario.

Naturalmente vi sono delle incoerenze e degli aggiustamenti in questa trasposizione, ma vorrei farvi notare che siamo nella miniatura, e che siamo limitati in molte cose.

Gli orari, le composizioni, e schemi riportati sopra vogliono essere un esempio e un aiuto per quelli interessati a questa parte del modellismo.

Con queste basi ognuno sarà capace di dare un certo « Esercizio » al suo plastico grazie ad una elaborazione di un orario miniatura adattato ad ogni esigenza particolare.

La prossima volta tratteremo dell'E 204 RIVIERA-EXPRESS e spero di ritrovarvi tutti.

P. CASINI

C E R C H I A M O

Un modellista, possibilmente ferroviario e con conoscenze ferroviarie.

Residente in Bologna o nei dintorni, che possa collaborare all'impostazione redazionale ed editoriale di questa Rivista.

Sono richieste un minimo di :

- capacità redazionali per coordinare l'opera dei collaboratori alla Rivista ;
- conoscenza grafica e di impaginazione per contribuire all'edizione della Rivista ;

oltre ad una buona :

- conoscenza di disegno tecnico ;
- conoscenza della fotografia ;
- ottima volontà di collaborazione.

L'impegno è limitato a due o tre pomeriggi per ogni settimana con un massimo di dieci ore. Compenso da definire.

Scrivere all'Editore

RAMIFICAZIONE DEL TRENO "ITALIA - EXPRESS" SERVIZIO INVERNALE

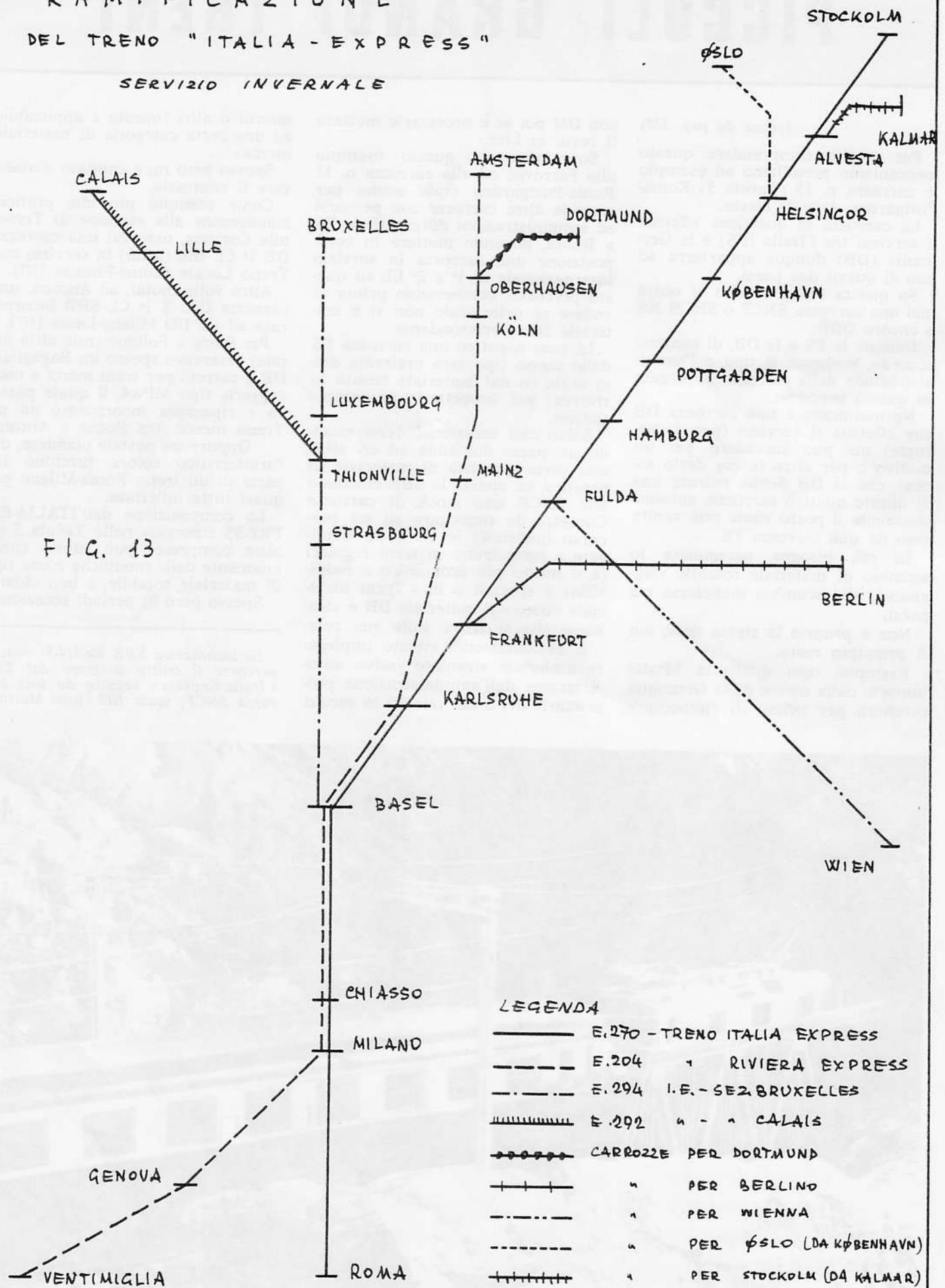


FIG. 13

LEGENDA

- E.270 - TRENO ITALIA EXPRESS
- E.204 " RIVIERA EXPRESS
- E.294 I.E. - SE2 BRUXELLES
- ||||| E.292 " - " CALAIS
- CARROZZE PER DORTMUND
- + + + + + " PER BERLINO
- - - - - " PER WIENNA
- - - - - " PER ØSLO (DA KØBENHAVN)
- + + + + + " PER STOCKOLM (DA KALMAR)

RAMIFICAZIONE
dell' ITALIA-EXPRESS
SERVIZIO ESTIVO

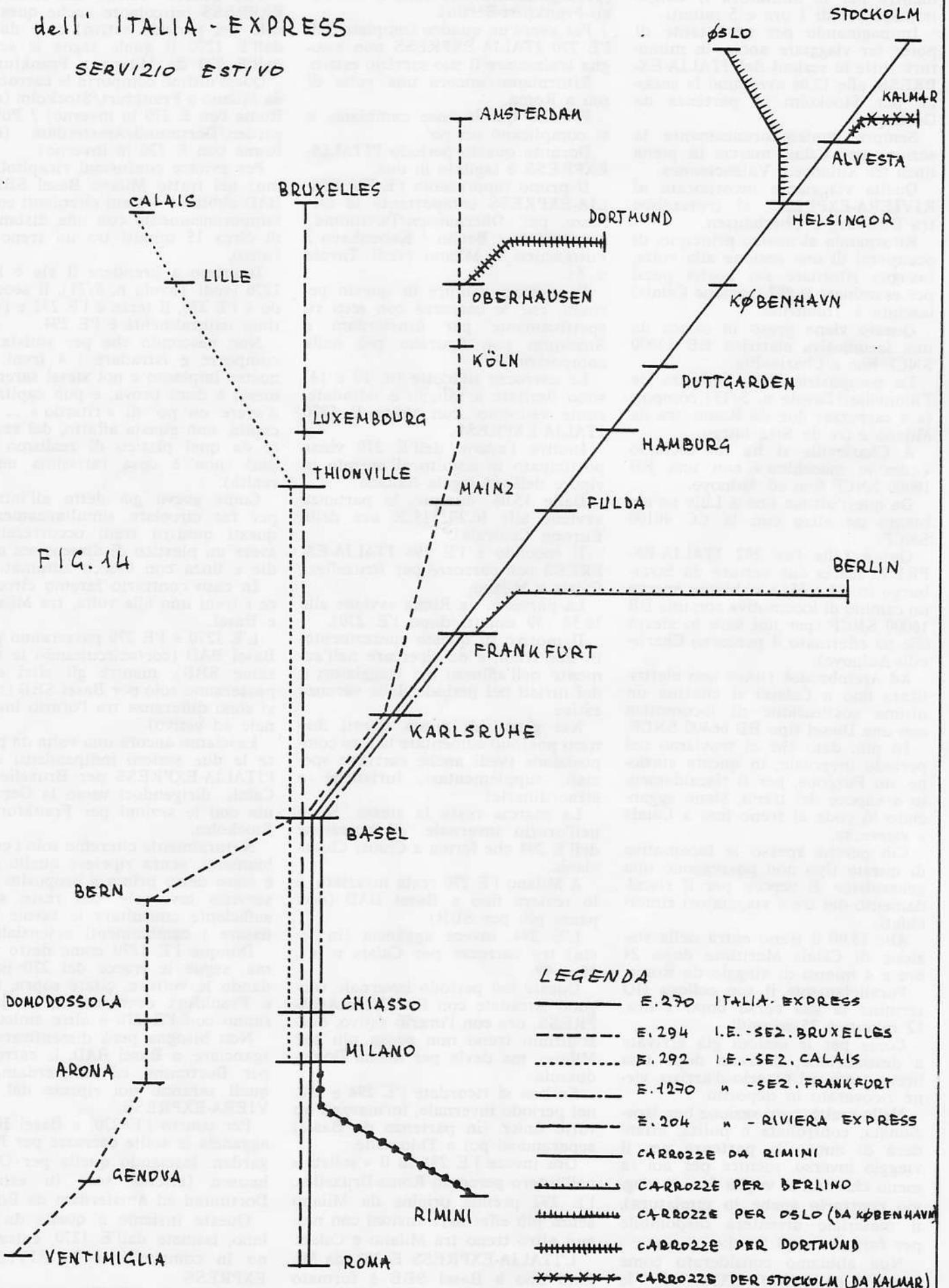


FIG. 14

LEGENDA

- E. 270 ITALIA-EXPRESS
- - - - - E. 294 I.E. - SEZ. BRUXELLES
- E. 292 I.E. - SEZ. CALAIS
- E. 1270 " - SEZ. FRANKFURT
- E. 204 " - RIVIERA EXPRESS
- CARROZZE DA RIMINI
- ||||||| CARROZZE PER BERLINO
- ||||||| CARROZZE PER OSLO (DA KØBENHAVN)
- ||||||| CARROZZE PER DORTMUND
- XXXXXX CARROZZE PER STOCKOLM (DA KALMAR)