

## Giornate Märklin a Göppingen 16-17 settembre 2023

È ormai arrivato l'anno nuovo e come si fa di solito ecco che anche noi vi proponiamo due retrospettive; una dell'anno appena trascorso e l'altra di un "qualche" anno fa..

In occasione delle Giornate Märklin di quest'anno, un gruppo di soci AFC si è recato a Göppingen per un fine settimana... ferromodellistico!



Essendo la tratta ferroviaria più breve interrotta per lavori di manutenzione abbiamo optato per il noleggio di un furgone. Che avventura! Ma questa è un'altra storia...

Una volta arrivati abbiamo visitato la fiera IMA allo Stauferpark la quale, oltre ad ospitare un'immensa esposizione di plastici, offriva anche la possibilità di osservare ed acquistare (...qualcuno si è lasciato tentare!) dei prodotti.

Scesa la sera, dopo una trasferta nelle campagne del Baden-Württemberg a 700 m.s.l.m., abbiamo gustato una ricca cena in compagnia presso nel giardino del ristorante del Hotel.

La domenica mattina, seguito colazione, il tour riprende a pieno regime!

Si inizia con una visita al Palasport, dedicato unicamente alla Scala 1. Qui era presente il treno passeggeri da record della Retica con le 25 automotrici Capricorn.

In seguito abbiamo raggiunto il "rinnovato" Museo Marklin con negozio e plastico H0 annesso.



Più tardi, pranzo e via per la stazione di Göppingen, dove una BR 38, così come una BR 151 erano pronte al binario!

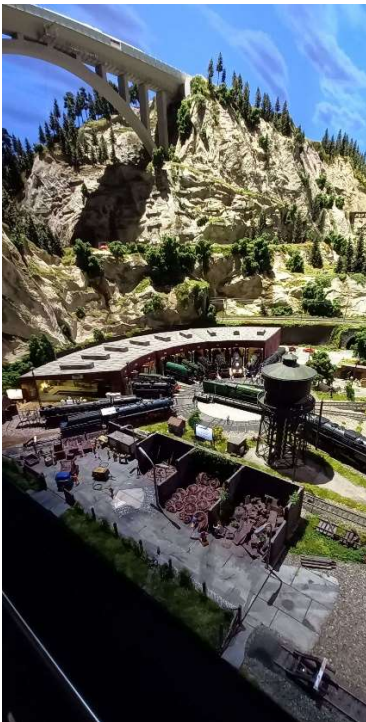




Ad aggiungersi anche uno Schienenbus, sul quale siamo saliti per visitare le officine di manutenzione Leonhard Weiss, ultima tappa del nostro fine settimana. Contenti per il tempo trascorso, abbiamo poi ripreso il viaggio per rientrare a Chiasso.



Plastico in H0 al museo Märklin



Grazie al contributo di Max

## Si leggeva sul Corriere del Ticino del 11 settembre 1923...

### **Le Officine elettriche delle strade ferrate**

Le ferrovie federali posseggono le seguenti officine in attività: Massboden, Ritom, Göschenen e Amsteg. L'officina di Barberine (Vallese) è in costruzione come pure la canalizzazione dei torrenti di Garselen e di Etzi, per le forze elettriche di Amsteg. D'altra parte non è lungi la costruzione dell'officina di Vernayaz che sarà seguita da quella di Rapperswil. Le due centrali elettriche del Ritom e di Amsteg lavorano simultaneamente, così che mentre quella di Amsteg prende dalle acque della Reuss l'energia necessaria per il periodo estivo, quella del Ritom si limita ad accumulare durante detto tempo, per coprire poi in inverno il deficit che potesse subire l'officina di Amsteg. Le strade ferrate federali posseggono una sorgente vantaggiosa ed abbondante nell'officina di Vernayaz. L'officina di Barberine costerà circa 43 milioni di franchi e fornirà più di 70 milioni di kw. Si ritiene che la produzione media dell'annata, compresa quella di Barberine, raggiungerà i 230 milioni di kw ore.

### **Il costo dell'elettrificazione**

Le somme versate per l'elettrificazione delle nostre strade ferrate ammontano a fr.220.179.909, a partire del 1907 sino al 1922, e si ripartiscono come segue: acquisto di cascate (forza idrica) fr.4.072.884; installazione di linee fr.85 milion e 200.000; officine fr.91.200.000; linee di trasmissione fr.18.500.000; sotto stazioni fr.15.400.000 e fr.3.200.000 per il miglioramento dei treni. Inoltre la costruzione delle locomotive elettriche e delle vetture motrici ha richiesto la somma di fr.80.900.000. La valutazione totale delle somme necessarie ai lavori importa 75.200.000 per l'equipaggiamento delle linee e le installazioni.

### **I vantaggi della trazione elettrica**

Le prove tentate colla trazione elettrica dei treni hanno dimostrato che il treno più rapido impiegante 5 ore e 19 minuti per precorrere la distanza Zurigo-Chiasso, con la trazione elettrica non adopera più di 4 ore e 37 minuti. Un treno di viaggiatori con locomotiva a vapore va da Chiasso a Zurigo in 8 ore e 30 minuti. Attualmente questo percorso è fatto in 7 ore e 14 minuti. Sul percorso Zurigo-Berna l'elettrificazione avrà per risultato di diminuire la durata del viaggio per i treni express di 20 minuti, così pure per le linee Zurigo-S. Gallo, Zurigo-Romanshorn, Zurigo-Sciaffusa. L'accelerazione di velocità per i treni merci avrà delle ripercussioni particolarmente favorevoli, dato che la stessa sarà più forte che quella ottenuta per i treni viaggiatori e espresso.

Grazie al contributo di Claudio N.