

LA LOCOMOTIVA

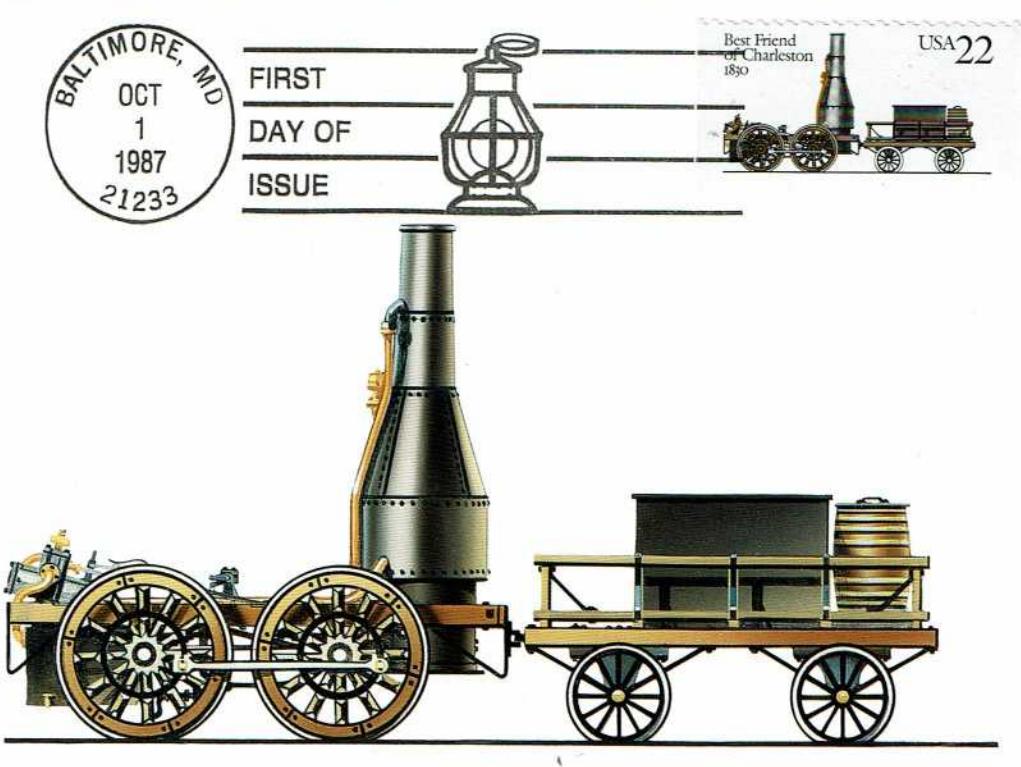
Il primo che riuscì a far muovere un veicolo su rotaia grazie alla forza del vapore fu l'inventore inglese Richard Trevithick, che nel febbraio 1804 costruì la prima locomotiva a vapore funzionante per la miniera di Pennydarren nel Galles. La macchina di Trevithick era semplice e spartana, una semplice caldaia in ferro con un cammino posto presso la bocca di caricamento del carbone. Il vapore prodotto veniva convogliato ad un cilindro orizzontale al lato opposto del cammino, che trasmetteva il movimento ad un asse motore tramite un semplice biellismo. La caldaia raggiungeva la pressione di circa 2,8 bar, ed era dotata di una valvola di sfogo per le sovrappressioni. Nel 1808 Trevithick costruì una seconda macchina, simile chiamata ironicamente *Catch me who can (Mi acchiappi chi può)*; questa era a cilindro verticale.

Nel 1812 l'ingegnere Matthew Murry e l'industriale John Blenkinsop costruirono la prima macchina a due cilindri, da 203 mm di diametro ciascuno. Anche in questo caso i cilindri erano verticali e collegati con un meccanismo simile a quello di Trevithick. L'asse motore era dotato di rudimentali ruote dentate che agivano su una cremagliera per far presa sul binario e muovere il veicolo. Questa macchina, a tre assi, denominata *Salamanca*, aveva dimensioni maggiori rispetto a quella di Trevithick e si dimostrò adatta a trasportare il carbone della miniera di Middleton (di proprietà di Blenkinsop). Ne vennero prodotti altri tre esemplari che servirono ininterrottamente fino agli anni trenta del XIX secolo nonostante gli alti costi di mantenimento e i frequenti guasti della ruota dentata.

PIANO DELLA COLEZIONE

PRESENTAZIONE.....	FOGLI. N°...1
LOCOMOTIVE A VAPORE.....	FOGLI. N°.. 4
LOCOMOTIVE ELETTRICHE	FOGLI. N°.. 4
LOCOMOTORI.....	FOGLI. N°.. 4
ELETTROTRENI.....	FOGLI. N°.. 3
TOTALE.....	FOGLI. N°...16

Locomotive a Vapore



Best Friend of Charleston.

La South Carolina & Haamburg Railroad.

Configurazione: Whyte 0-4-0.

Valutare 5 piedi (1.524 mm)

Località Charleston S. Carolina, consegnata 28 ottobre 1830

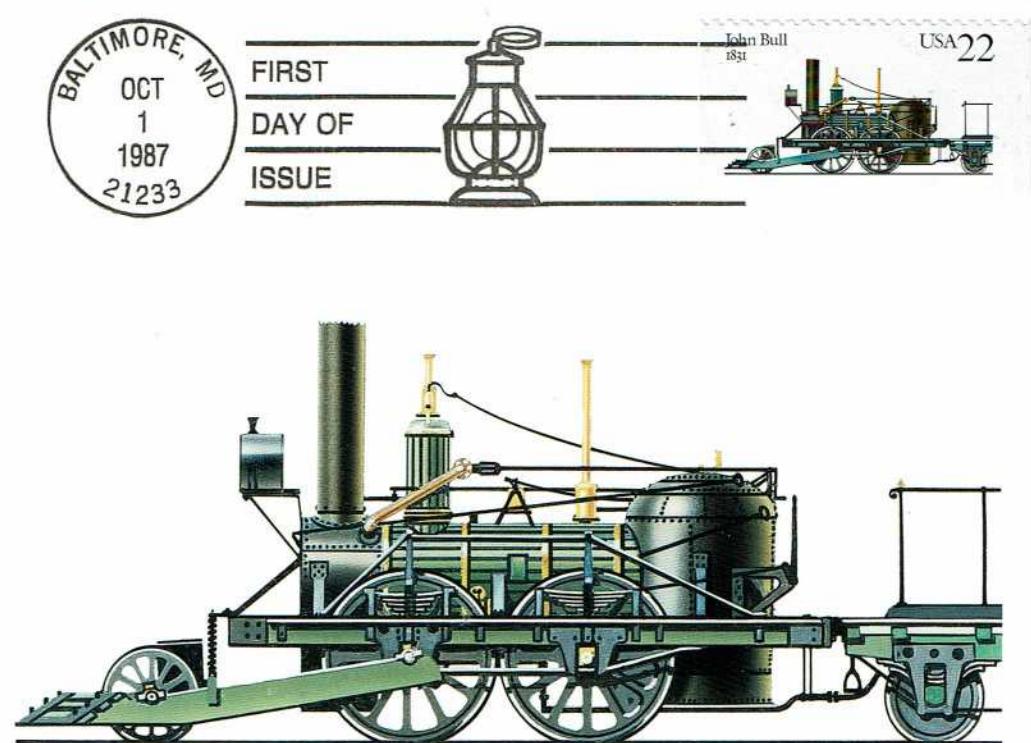
Prima corsa 25 dicembre 1830
Disposizione; La caldaia esplose il 17 giugno 1831, alcune parti riutilizzate per costruire una nuova (Phoenix).

Emis 01-10-1987. Obliterata Baltimora 01-10-1987.
Ed U.S.M.A.I.L.

John Bull.

Dopo due vani tentativi, nel 1824 il colonnello Stevens costruì a sue spese un circuito dimostrativo a Hoboken, nel New Jersey, dove fece circolare una piccola locomotiva con caldaia verticale e un solo cilindro. Questa macchina, che pesava appena 450 kg e raggiungeva i 20 km/h, fu la prima locomotiva americana, ma non raccolse il successo sperato.

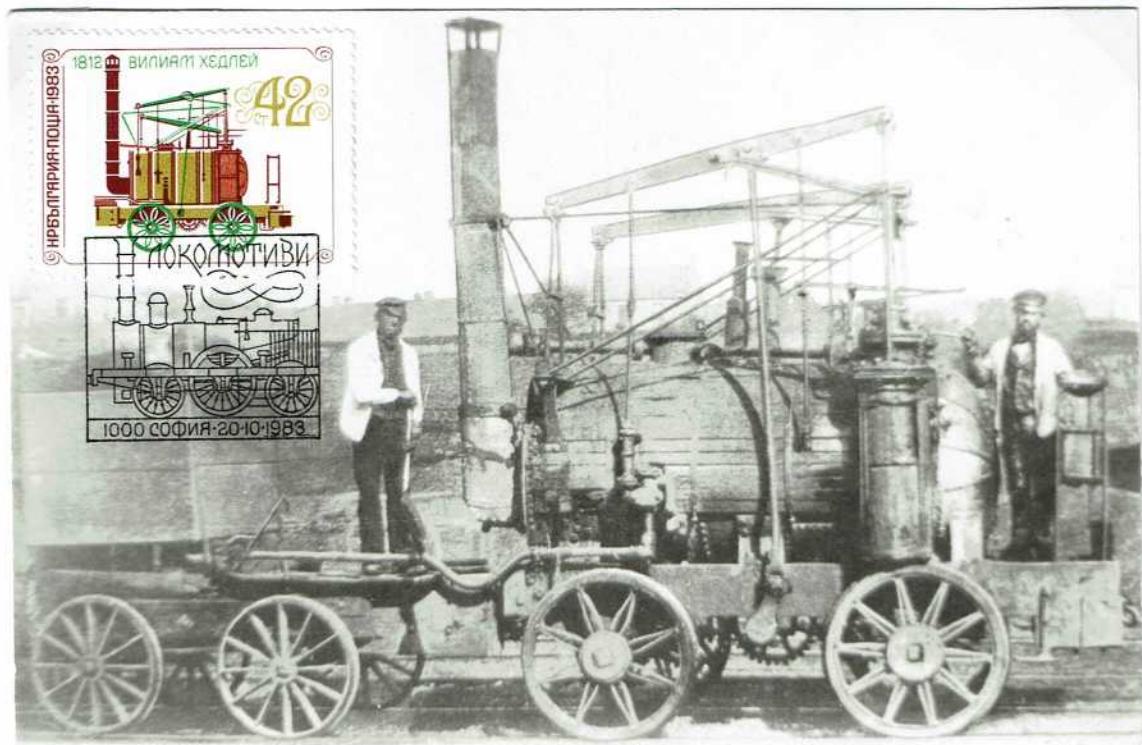
Emis 01-10-1987. Ob Baltimora 01-10-1987. Ed USMAIL.



Puffino Billy.

Fu costruita da William Hedley per la miniera di Wylam Colliery presso Newcastle upon Tyne nel 1813. Aveva due cilindri esterni verticali di 299 x 914 mm ed una pressione in caldaia di 3,3 kg/cm²; la trasmissione del moto alle ruote avveniva per mezzo di uno strano sistema di bilancieri che azionavano un sistema a manovella.

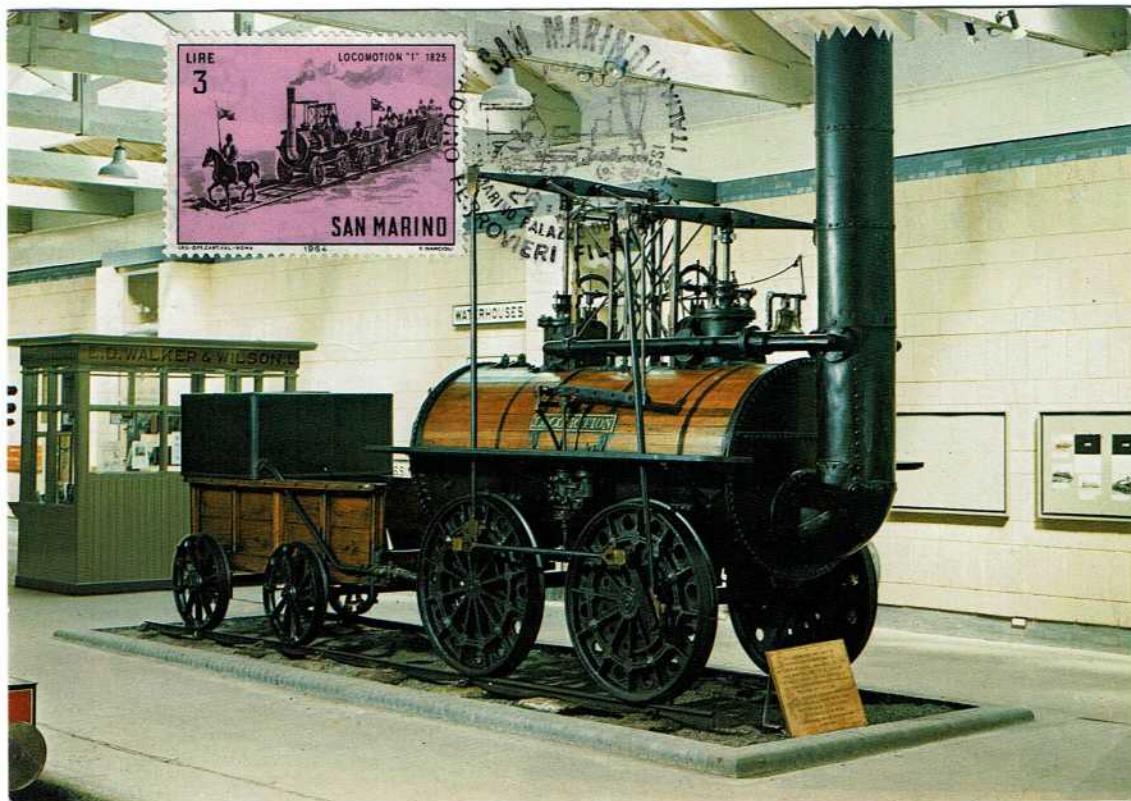
Emi 20-10-1983. Ob 20-10-1983. Ed Privata

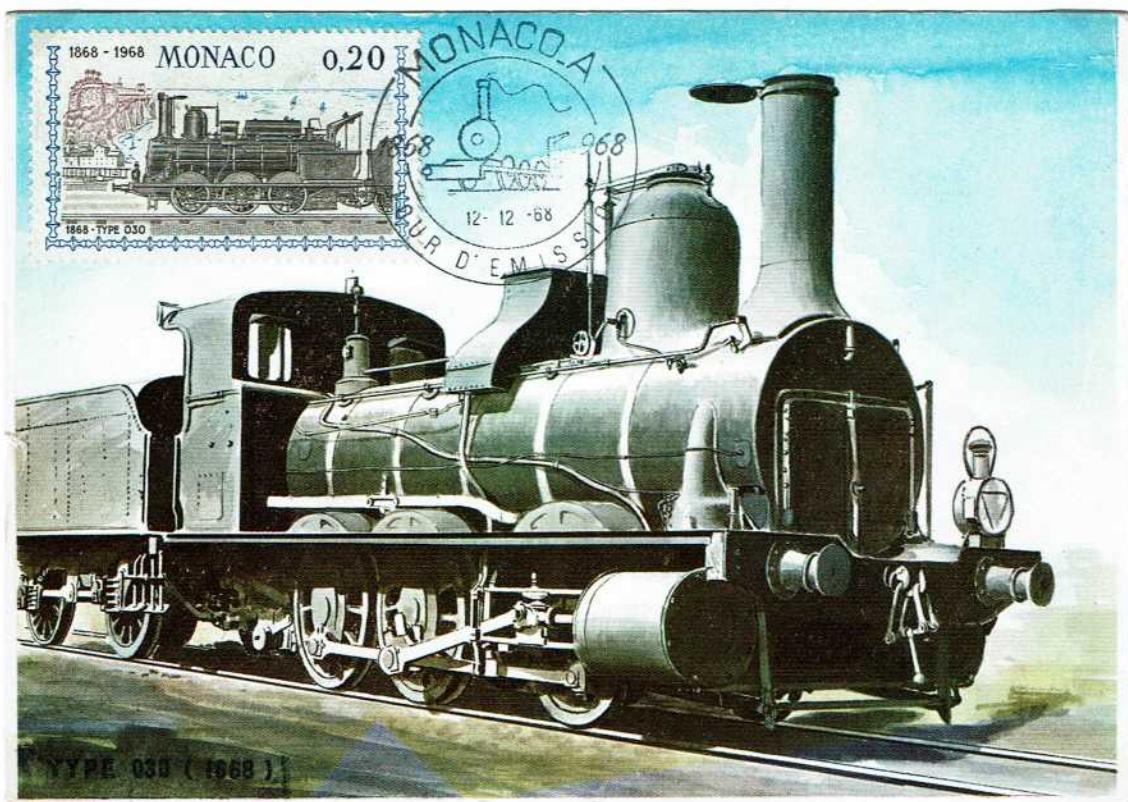


Stockton Derlinton.

Un malinteso comune è pensare che la Rocket sia stata la prima locomotiva a vapore in assoluto, quando Richard Trevithick, circa 25 anni prima, ne aveva fatto correre sui binari qualche prototipo, tra cui la Coalbrookdale, che non era però risultata economicamente competitivo. Anche Stephenson e il figli, e numerosi altri ingegneri avevano già prodotto delle altre locomotive, sempre a vapore: la Rocket, infatti, più che una rivoluzione, fu un'evoluzione.

Emi 29-08-1964. Ob S. Marino 26-09-1964. Ed Museo.





**Locomotiva 2132 RM
Licurgo ex 525 SFAI.**

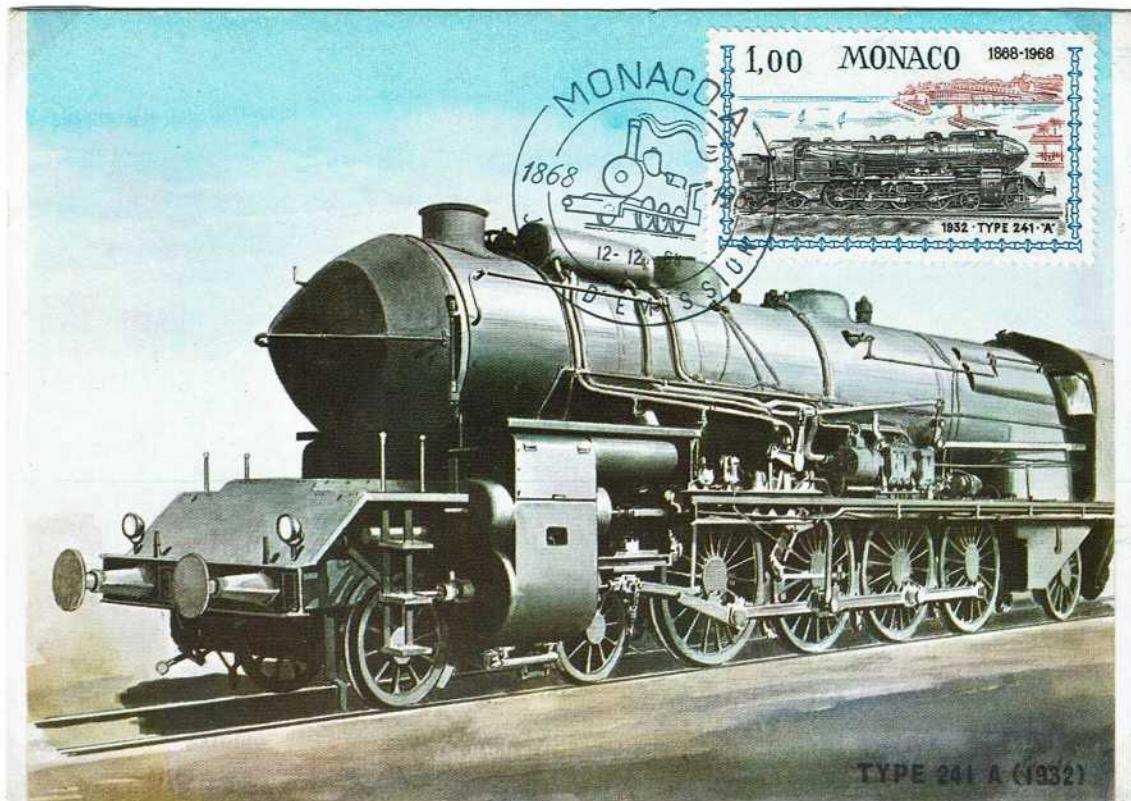
È una delle 35 unità RM che assieme ad altrettante costituirono nel 1905 il gruppo 140. Case costruttrici: Koehlin (56) Cockerill 14. Potenza (Cv) 370 (a 45 km/h). Velocità massima: Km/h. 65. diametro ruote (mm) 1.975. Freno a controvapore.

Emis Monaco 12-12-1968
Ob Monaco 12-12-1968.
1° G. Ed C. E. F.

La Mountain.

Locomotive la Mountain, regina della linea Parigi Lione Mediterraneo. questa grossa locomotiva a quattro assi motori accoppiati tipo 2-4-1 cominciò la propria carriera nel 1925 ma si rivelò più potente che veloce. Qui vediamo una 2-4-1 A in testa al Rapido "Costa Azzurra" a Laroche Migennes nel 1933.

Emis Monaco 12-12-1968
Ob Monaco 12-12-1968.
1° G. Ed C. E. F.



**Case costruttrici American
Company Locomotiva Works 692.**

La Works 692 a una potenza (cv) 1. 100 a 45 km/H.

Diametro ruote motrici (mm) 19. 885.

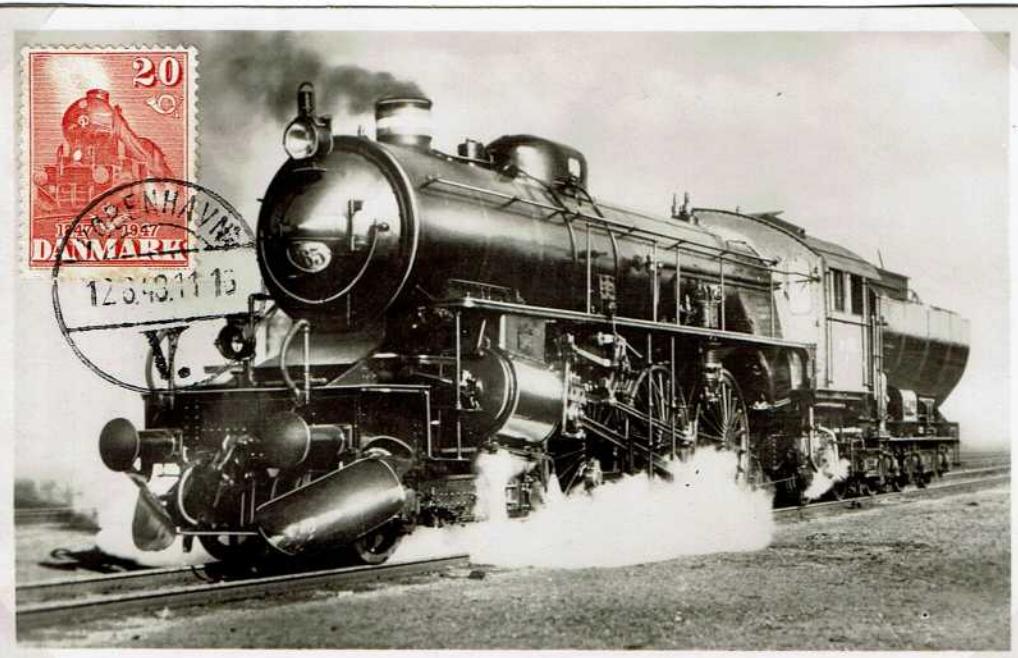
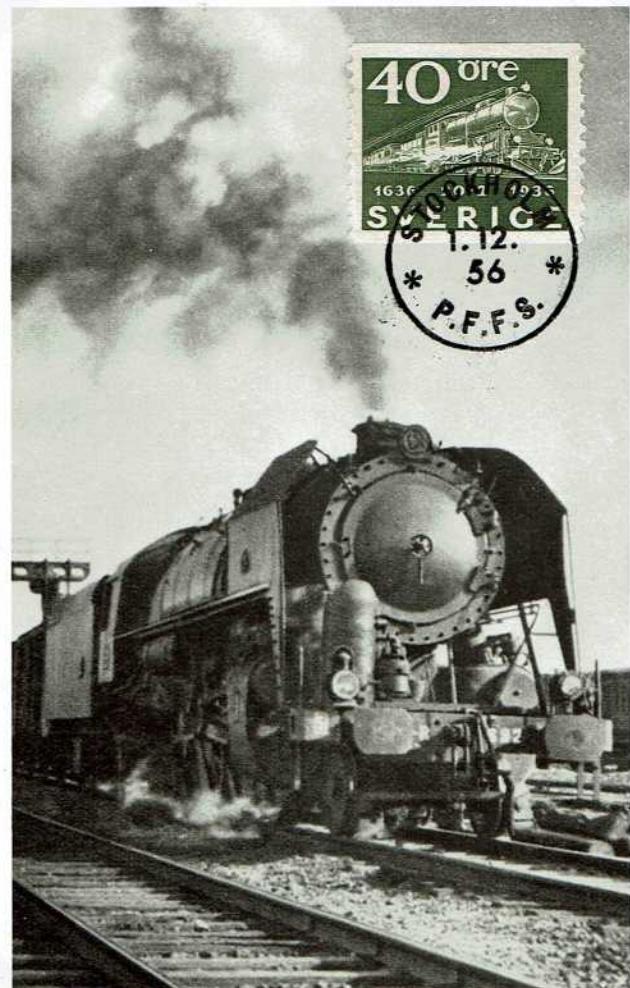
Tender a carrelli pesante, vapore surriscaldato e semplice espansione normale.

Peso in servizio (kg 68, 300).

Peso aderente (kg) 58, 100.

Carenatura di sola punta.

Emis Sverige 01-12-1956 non dentellato in alto e basso. Ob Stockholm 01-12-1956.
1° G. Ed Gevaert.



**Locomotiva "E" Bygget
1915.**

Locomotiva di treno espresso, costruita nel 1915- con 4 cilindri. Peso in stato di servizio 85,5 Ton con una velocità massima 100 km/h. questa Locomotiva venne usata specialmente sui lunghi percorsi.

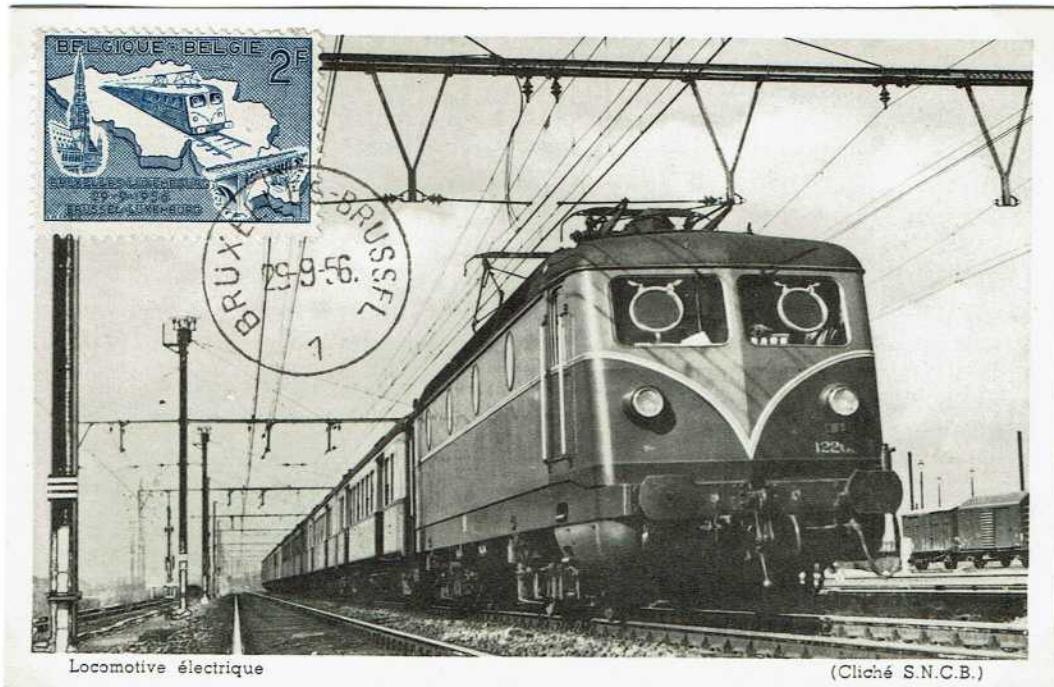
Emis Danmark 27-06-1947.
Ob 12-06-1948. Ed Carl Allers.

Locomotive elettriche

Locomotive E 444-051.

Data di fabbrica 1967.
Rodigio BO-Bo.
Alimentazione 3 kv cc-
1.5 k cc. Sforzo trazio-
ne 175 kkn. Potenza
4440 kw, e raggiunge
una velocità di 180
km/h, peso totale 80 t.

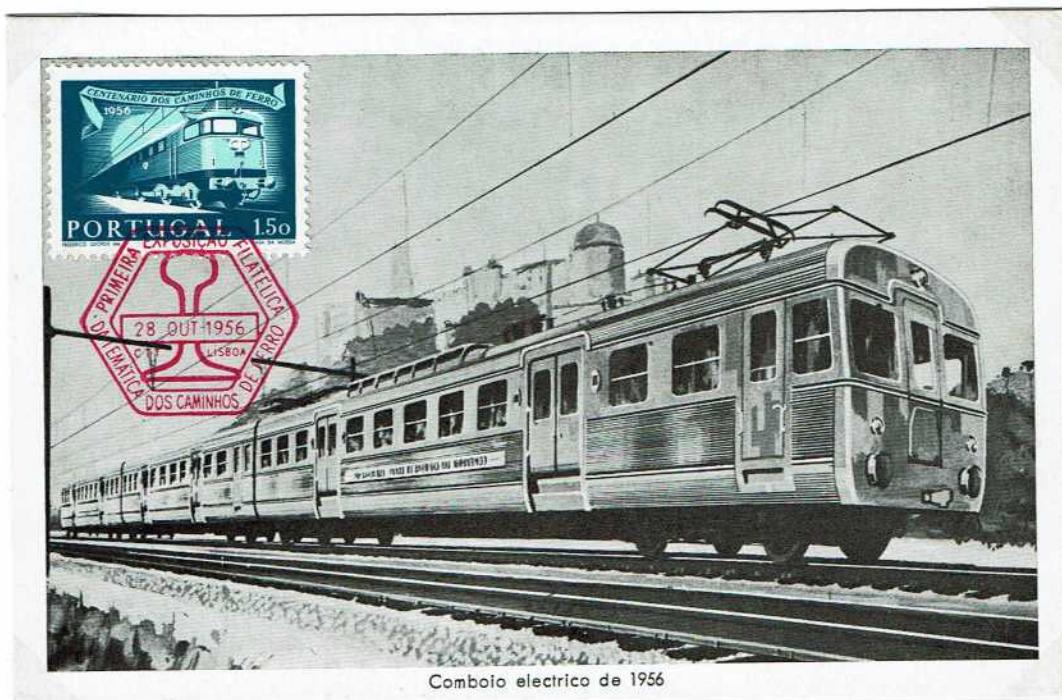
Emis Italia 27-06-1975.
Ob Bologna 27-06-
1975. 1° G. EdPrivato.



Locomotiva classe S. N. C. B. 1220.

Anno di costruzione 1954. lo-
comotiva per treni passeggeri.
Propulsione elettrica corrente
continua. Esemplari costruiti 4
versioni prodotte 4. Rodigio
BoBo. Scartamento: 1435,
lunghezza 15,400 mm. veloci-
tà massima 140 km/h. peso 80
t. alimentazione 1500 Vcc.
Motori: 4 x 855 Kw.

Emis Belgio 29-09-1956.
Em Bruxelles 29-09- 1956.
1° G. Ed Unimacx.



Locomotiva E.A. 840.01.10.

Costruita nel 1956 con cassa montata su carrelli Common Wealth con passo di 2500 mm, provenienti dalle rimorchiare E 800, questi veicoli sono piloti bidirezionali. E dispongono di 64 posti a sedere di prima classe. I pesi a vuoto e a pieno carico sono rispettivamente di 31 e 37 t, il solo 03 montato su carrelli Brill provenienti da una motrice E super 720.

Emis Portugal 28-10-1956
Ob Dos Camin do fer 28-10-1956. Ed Privata.

Locomotiva serie 27

Anno di costruzione 1935. locomotiva per treni passeggeri. Propulsione elettrica, corrente alternata monofase. Rodigio 1 Do 1, scartamento 1435 mm. Lunghezza 16.920 mm. Velocità massima 150 km/h. Peso aderente 78 t. Alimentazione 155.000 V C.a. monofase 16 2/3 Hz. Motori 4x760 Kw. Versioni 2.

Emis 24-01-1957. Ob Leipziger 04-07-1957. Ed Privata.





Locomotiva

Anno di costruzione 1935. Tipo, locomotiva per treni merci e passeggeri.

Propulsione elettrica con corrente continua.

Esemplari costruiti N° 25, versioni prodotte N° 2

Rodiggio N° 1 Dol.

Scartamento 1435 mm.

Velocità massima 150 km/h

Alimentazione 15000 V ca.

Peso totale 108,5 t.

Emis Austria 19-11-1977.

Ob Osterreich 19-11-1977.

Ed Privata.

Tipo 27 S.N.C.F.

Anno di costruzione 1979.

Locomotiva per passeggeri.

Esemplari costruiti 53.

Propulsione elettrica corrente alternata monofase.

Alimentazione 15000 Vca.

Rodiggio N° 1 Do 1.

Scartamento 1435 mm.

Lunghezza 22 a 16, 920 mm.

Velocità 150 km/h.

Peso totale 108,5 t.

Emis Belgio 06-05-1985.

Ob Atelier central de Salzinnes 06-05-1985.

Ed Privata.



Locomotive RA. 382.

Costruttore Kàlmán Kandò. È stata una delle prime macchine elettriche con alimentazione in corrente alternata trifase 3.600 V. usata sulla linea della Valtellina. Rodiggio: E potenza 150 kw con una velocità dai 25 ai 50 km/h, peso 64.000 kg, unità costruite 186 anno di costruzione 1921.

Emis Ungheria 04-10-1975. Ob Budapest 06-10-1975. Ed Ara: 2-Ft. SZ.



LES CHEMINOTS PHILATÉLISTES EXPOSITION 1955



LOCOMOTIVE ELECTRIQUE à courant de 25.000 volts monophasé, 50 hz - CC 14.101, puissance 2.490 ch. - Poids 127 T. - En service sur la ligne de Valenciennes-Thionville.

Locomotive S. Gottardo

Anno di costruzione 1920. Locomotive 6/8 per treni merci. Propulsione elettrica, corrente alternata monofase. Esemplari costruiti 33. Versioni prodotte 2. Rodiggio: 1c+c1. Scartamento 1435 mm. Lunghezza 20140 m. velocità massima: 65 km/h. Peso 129 t. Alimentazione di trazione 24000 kg. Chiamata anche Cocodrillo.

Emis Francia 11-05-1955. Ob Paris 04-12-1955. Ed Privata.

Locomotori

Locomotiva Lyntog.

Alimentata da due motori diesel Maybac di 410 C v (305 Kw) ciascuno. Composizione: 2 Bo2.

Scartamento 1435 mm.

Lunghezza totale 62,470 mm.

Velocità massima 140 km/h.

Con un peso di 148 t.

Alimentazione gasolio.

Motori 2 X 410 C.v.

Supplemento trasmissione elettrica

Emis Danimarka 27-06-1947.

Ob Kopenyik ? 12-06-1948.

Ed Privata.



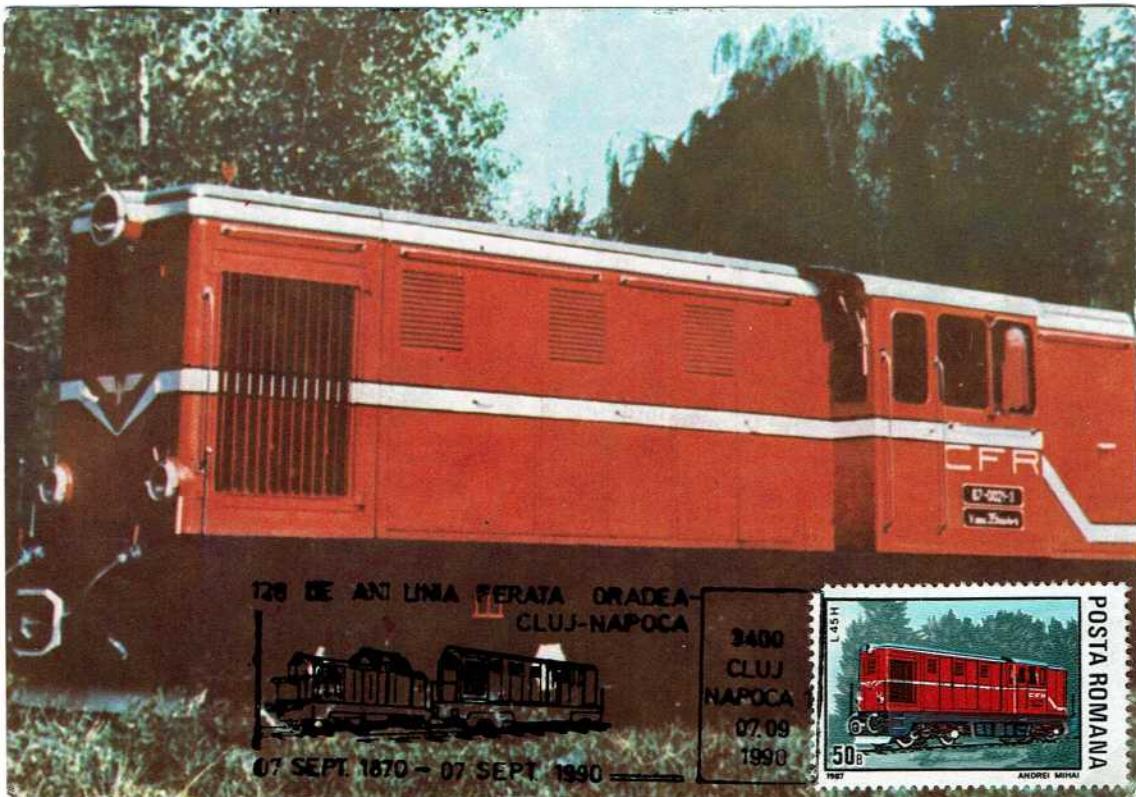
La Baureihe 218.

Costruite tra il 1971 e il 1979.
Costruiti 398 motori MAN.

La classe 218 erano dotate di motori MAN 12 V 956 TB 11 Piestik 16 PA 4V 200.

Wuindi la classe 218 può essere suddivisa in varianti differenti. Questa pacchetto contiene la classe 218-A.

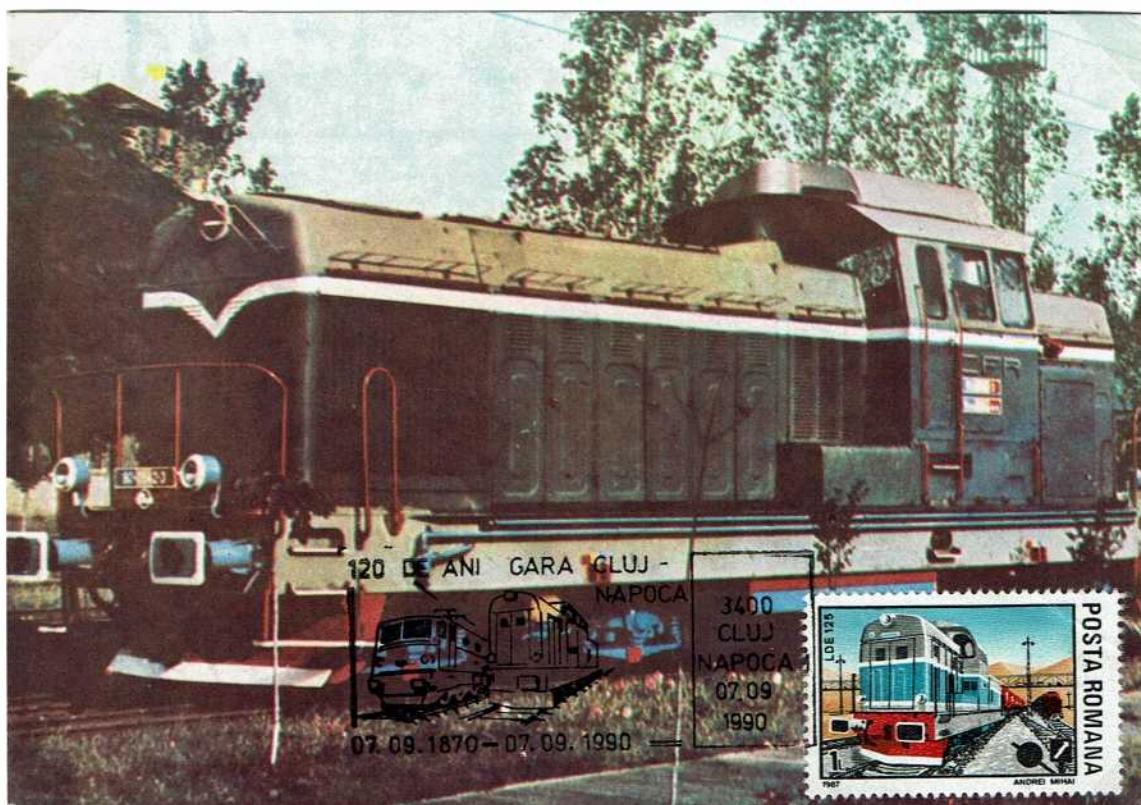
Emis Germania 15-04-1975.
Ob Jugendmarke 1975.
Ed Verlag.



La Ingusta L-45 H (L-35 H) e la 1250 C-P.

A partire dal 1972 perfezionò i suoi modelli e propose una nuova serie definita Dash-2, più economiche in fatto di consumo e di manutenzione, ed è equipaggiata con un sofisticato comando elettronico dei motori di trazione. Questi perfezionamenti associati ai carelli a tre assi (High Traction C), che garantiscono una migliore aderenza al momento della partenza. esemplari costruiti al 1980 circa 4000. Versioni prodotte 3, le quali 2 sono la L-45 (L-35H) e la (1250 C-P).

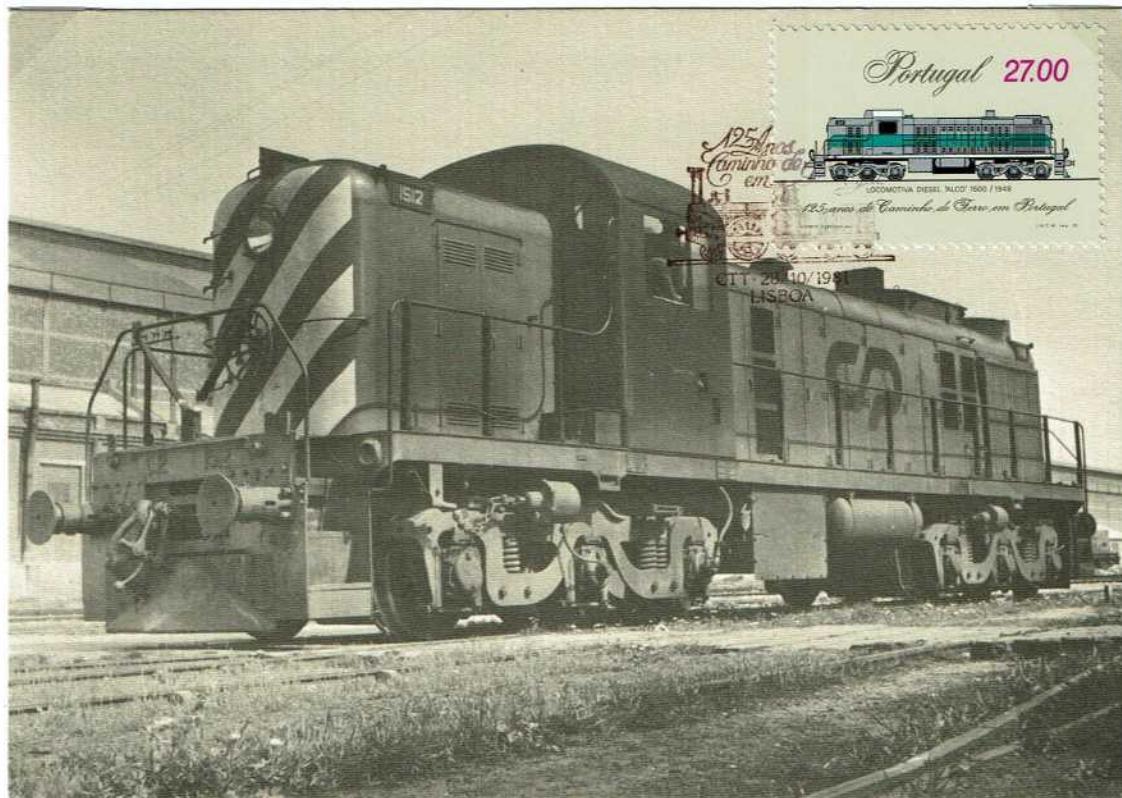
N° 1 e 2 Emis Romania 15-10-1987 Ob Napoca 07-09-1990. Ed I P. Sibiu. (da 07-09-1870=07-09-1990).



Locomotiva Alco N°1500.

Il Rodiggio è un: DoDo.
 Scartamento 1435 mm.
 Velocità 120 Km/h.
 Lunghezze 26.945 mm.
 Alimentazione gasolio.
 Motori: 2 della Alco.
 16 cilindri.
 Trasmissione con : 8 motori elettrici di trazione.
 Costruita nel 1948.

Emis Portogallo 28-10-1981.
 Ob Lisboa 28-10-1981.
 Ed Privata.



Locomotiva 040 D.E.

Roco della Società Nazionale S.N.C.F. 63439,1 Ho.
 Con una potenza di 600 Cv.
 Con una Velocità a pieno carico di 64 Km/h. Queste locomotive vengono usate soprattutto per linee secondarie e per manovre.

Emis Algeria 24-03-1957.
 Ob Algerie Bone 24-03-1957
 Ed Carte Postale.



Locomotiva Antrak N° 144.

Rodiggio: BoBo Scartamento 1435 m
Lunghezza 15.850 mm.
Velocità massima 166 km/h.
Con un peso di 105,2 t.
Motore: EMD 645 E 3 da 3000
CV(2240 KW).
Trasmissione 4 motori di trazione
collegati agli assi.
Con carrozze Bud RCD N° 27-28.

Emis Republic China 30-04-1981.
Ob Taipei 30-04-1981. Ob RP 644.

Locomotiva Great.

Locomotiva usata normalmente
per il trasporto di minerali.
E una Locomotiva della serie
9401-F 74. E:D:M della Great
Northern Railway un "ore extra"
del confine orientale della Great
Northern Allovez.

Emis Canada 24-09-1951.
Ob Toronto 24-09-1951.
Ed Tulane.



Elettrotreni



Elettrotreno E.T.R.450.

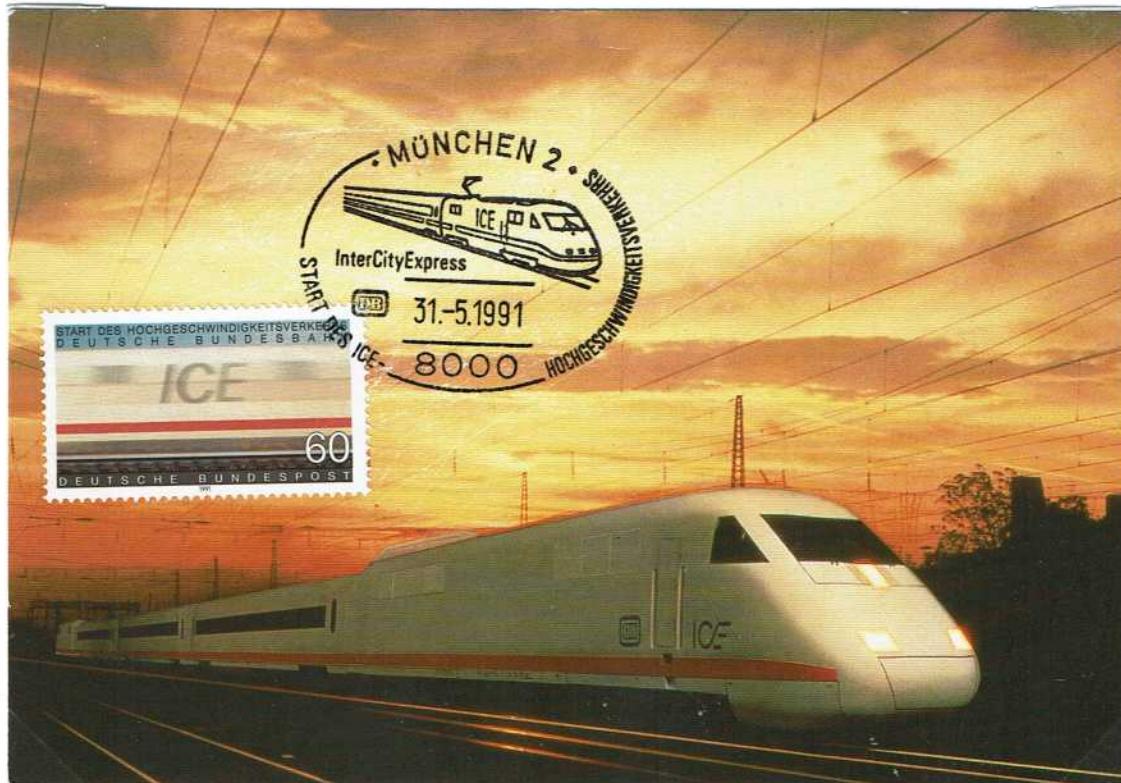
Anno di costruzione 1985-
Anni di esercizio 1988-2015.
Quantità prodotta 15.
Costruttori Fiat, Marelli.
Lunghezza 26.900 mm.
Capacità posti 390: 1 e 2 clas
Potenza oraria su 8 elementi
5.568 K W.
Pot, continuativa 5.008 KW.
Velocità massima 250 Km/h.
Alimentazione 3 KV CC.
Posti a sedere N° 450.

Emis Italia 05-04-1990.
Ob Esposizione Internazionale 05-04-1990.
Dopolavoro Ferroviario Firenze

Elettrotreno 410001-2/410-0020.

Costruita da Fried Krupp, Thussen Henschel e MBB.
Da una prova di viaggio nel 1-5-1988 venne raggiunto il record mondiale di velocità con 406 Km/h.
Potenza continua 7280 KW.
Numero di motori 8.
Posti a sedere 60 (1° classe)
27 (2° classe).

Emis Germania 02-05-1991
Ob München 31-05-1991.
Ed Reiju.



Elettrotreno Thalys.

Origine Francia. Anno di costruzione 1997.
 Tipo Elettrotreno A. V.
 Propulsione elettrica quadridimensione. Prodotti 2.
 Esemplici costruiti 27.
 Composizione: 2 motori Bo Bo con 8 rimorchi.
 Lunghezza 200.190 mm.
 Alimentazione 3000 V cc,
 Monofase 50 Hz 15 vca.
 Potenza 8.800 K W.

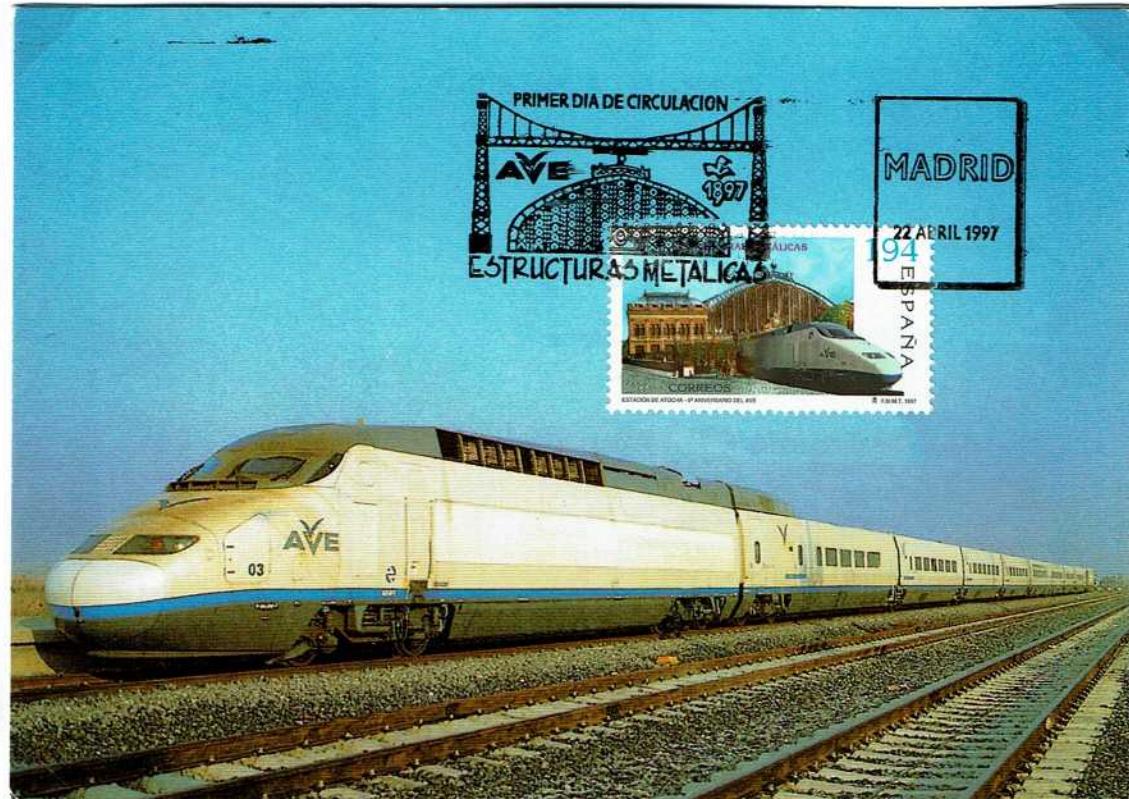
Emis Belgio 17-01-1998-
Ob Antoing 17-01-19998.
1° G. Figurativo.
Ed Uitgeverij B. B.



Elettrotreno A.V.E.

Anno di costruzione 1992.
 Propulsione elettrica bitensione. Esemplari costruiti 24.
 Versione prodotte N° 1.
 Composizione 2 motrici Bo Bo, con 8 rimorchi.
 Scartamento 1676-1435 mm.
 Lunghezza 200.000 mm.
 Velocità massima 300 km/h.
 Peso 421 t.
 Alimentazione 300 V.c.C.
 25.00 V C.A.
 Monofase 50 Hz.
 Motori 4 per 8800 KW.

Emis Spagna 22-04-1997.
Ob Madrid 22-04-1997.
1° G. Figurativo. Ed ASEMA.





L'Eurostar Clas 373.

Costruito tra il 1992 e il 1996 L'Eurostar è composta da 38 treni EMU, classificati Classe 373 nel Regno Unito e TGV-TMST in Francia. Composti da due auto elettriche e diciotto carrozze passeggeri. Lunghi 394 metri. Trasportano 750 passeggeri: 206 in prima classe, 544 in classe standar.

Emis Francia 3-mai-1994. Ob Tunnel sous la Manche Calais 3-mai-1994. Ed Castelet

Atlantique SNCF. tgv.

S.N.C.F. Nord Europa. L'Elettrotreno è composto di N° 2 motrici e 10 carrozze, il totale lunghezza 237,59 m. Potenza 3.880 KW (1,5 kv dc) Tara 444 t. Posti sedere 485. Velocità massima 300 km/h. In servizio dal 24-09-1989.

Emis Francia 23-09-1989. Ob Nantes 23-09-1989. Ed CGI- SNCF. Cav Fabbro.

