Ferrovie

italmodel

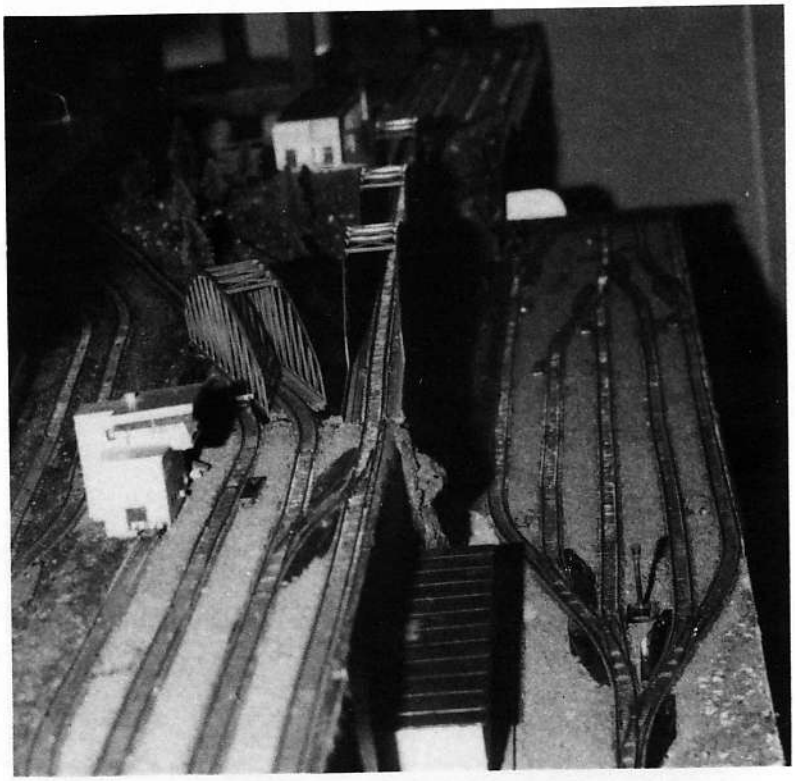
LUGLIO 1978
sped. in abb. post. gr. III/70
lire 2400

217

il plastico Val Camonica

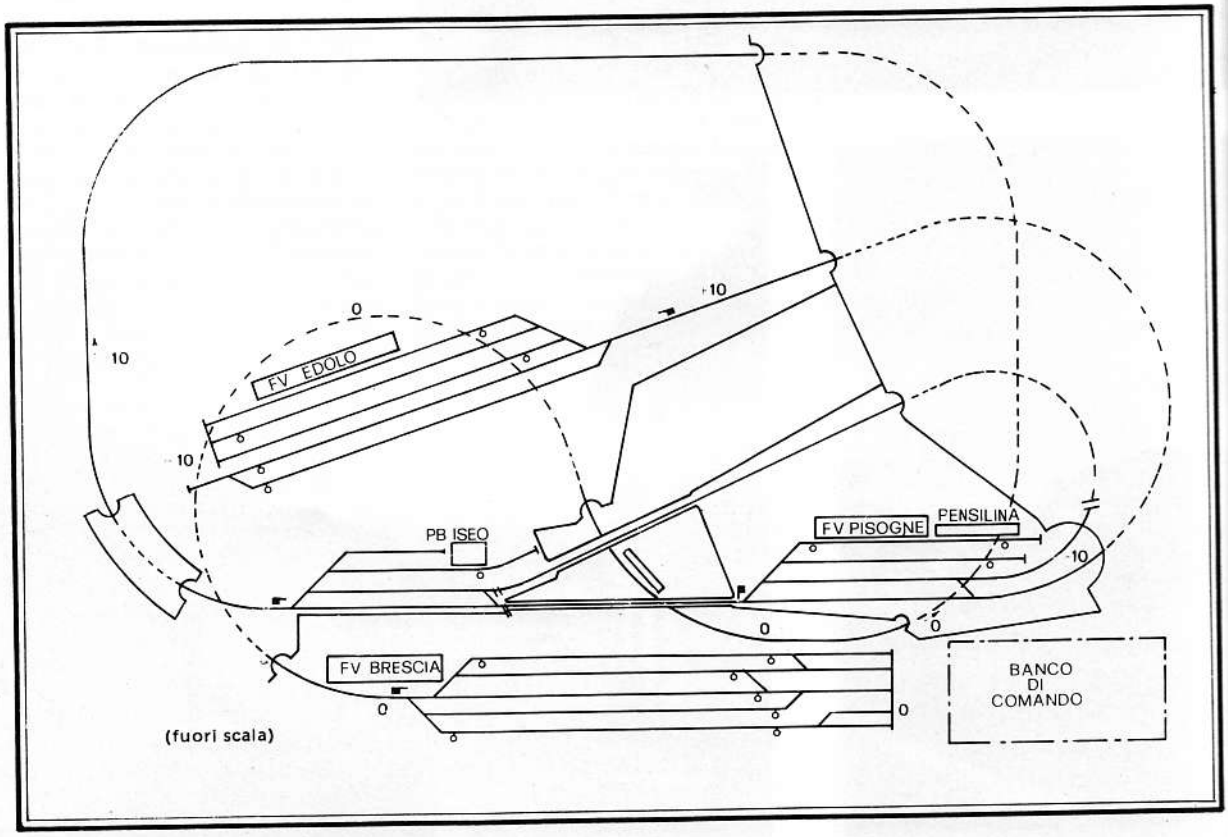
in scala Z

M. Mancastroppa



Ecco la descrizione di un piccolo grande plastico, da me costruito con l'ausilio indispensabile del mio fratello Sergio, che è già stato smantellato per i motivi che più avanti spiegher. Ma veniamo all'antefatto...

È da quando ero bambino che durante il periodo estivo mi trasferivo con la famiglia in quel di Solto Collina, sul lago d'Iseo, nei mesi di luglio e agosto. Da questo paesino si domina la sponda bresciana che va da Pisogne a Marone del suddetto lago. Inutile ricordare che in questa tratta corrono i binari della ferrovia Brescia—Edolo, gestita dalla SNFT (Società Nazionale



Ferrovie e Tranvie) di Roma. Manco a farlo apposta è proprio qui che abbiamo i migliori paesaggi ferroviari: gallerie, viadotti, trincee. Da qui all'idea di riprodurre il tutto in plastico la via è breve, ma... da «accazerista» convinto alle prese con la solita mancanza di spazio, come avrei potuto fare? Il problema era irrisolvibile. Quand'ecco apparire ed affermarsi sul nostro mercato l'interessante scala Z e la pubblicazione su di una rivista ferroviaria dell'annuncio di svendita di un grosso quantitativo di materiale in tale scala sia fisso che mobile. La decisione è stata rapida, la trattativa ancora di più e pochi giorni dopo il materiale era già mio.

A questo punto l'unico problema reale era ancora quello di trovare lo spazio nella mia stanza, anche se agevolata dalle minime dimensioni della scala Z. Dopo alcune ostilità familiari e una tira e molla di qualche giorno, riuscimmo ad arrivare ad un accordo: avremmo montato i binari sui mobili così come erano, senza spostare nulla (e cercando di rovinare il meno possibile)....e l'armonia sarebbe ritornata in famiglia! Le dimensioni in cui potevamo lavorare erano di 3 x 0,60 m: poco, ma sufficiente per la scala adottata.

Subito piovvero i primi progetti che, dopo continue rielaborazioni, sfociarono in quello che poi realizzammo. Le idee su quello che volevamo ottenere erano molto chiare: riprodurre in piccolo ci che avviene al vero il più fedelmente possibile! Il plastico doveva essere di assoluto movimento, lasciando il meno spazio possibile alle manovre, quindi: composizioni bloccate (in mancanza di automotrici), turni di servizio rigorosi per le quattro locomotive, orario prestabilito come nella realtà e rispecchiante *fedelmente* quello in vigore in Valcamonica nell'inverno 1976: quattro treni locali, un diretto e un rapido Brescia—Edolo, tre locali Brescia—Iseo, un misto Brescia—Pisogne e infine un rapido Brescia—Brescia (vedi poi). Il tutto, naturalmente, per ogni senso di marcia. Non mancava il treno merci che, data la lunghezza dei binari di stazione, era composto da ben otto carri più il bagagliaio.

C'era per un grosso problema: il materiale rotabile disponibile era tutto... di tipo tedesco e quindi incompatibile con quello realmente in uso in Valcamonica; l'ostacolo era veramente insormontabile e per superarlo, con scelta nostra tutta personale, abbiamo deciso per una soluzione di fantasia, tenendo il materiale rotabile così com'era: del resto il nostro fine, come già detto, era soprattutto il movimento e allora il tipo di materiale rotabile era cosa di secondaria importanza.

Parliamo ora del percorso ascendente, partendo dalla stazione capolinea sita a quota 0 (vedi lo schizzo). La stazione di testa di «Brescia» era dotata di 5 binari, di cui tre collegati da ambo i lati per poter liberare la locomotiva testè arrivata senza dover ricorrere all'antiestetica retrocessione dei vagoni. Appositi sganciatori a comando elettromagnetico (in numero di 7), perfettamente funzionanti, garantivano la manovra. Il primo ed il quinto binario erano riservati al movimento dei mezzi di trazione ed al treno merci.

Subito dopo lo scambio estremo la linea piega a destra e si immette in una lunga galleria, all'uscita della quale vi è la fermata (in curva come nella realtà) di «Mandolossa». Sottopassati due grandi viadotti si rientra in galleria da cui comincia la lunga rampa (ben 3 metri) che la porterà ad «Iseo» prima stazione di una certa importanza, che ha due binari di corsa e due tronchi. I due binari tronchi servono per i locali Brescia—Iseo e sono predisposti per lo sganciamento della locomotiva e doppiamente sezionati, affinchè una seconda locomotiva possa porsi in testa al convoglio e ritornare a Brescia.

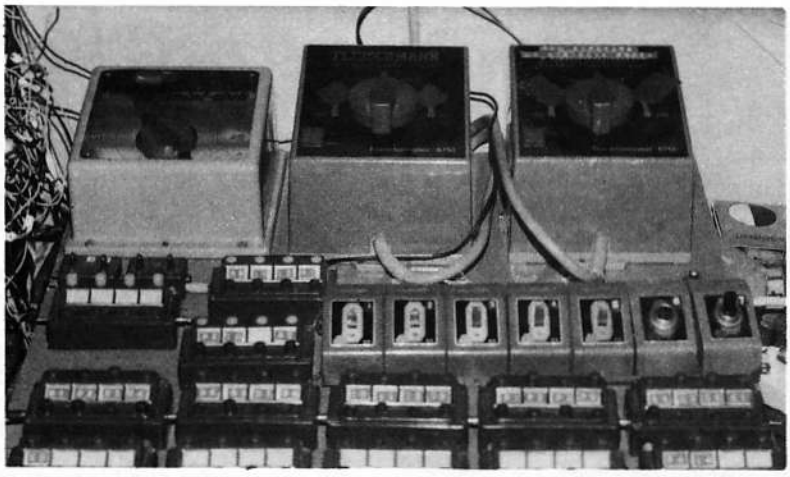
Nei due binari di corsa abbiamo una diramazione: da una parte si va a Pisogne, dopo aver percorso uno spettacolare panoramico viadotto a tre campate lungo quasi un metro, mentre dall'altra si va sempre a Pisogne, ma facendo una racchetta, un trucco che permette, se necessario, di girare un intero convoglio senza bisogno di manovre. Anche questa linea ha il suo bel viadotto (ad una sola campata) e l'effetto paesaggistico è veramente notevole.

Eccoci quindi giunti a «Pisogne», stazione leggermente più grande di Iseo (al contrario che in realtà...) ed in cui sul primo binario è sistemata persino una lunga pensilina. Arrivando da Iseo (lato viadotto a tre luci), si hanno varie possibilità: o proseguire per Edolo, o immettersi nella racchetta e ritornare all'origine senza manovre, o terminare la corsa su due binari tronchi e prepararsi per tempo sul primo binario per l'unico treno misto giornaliero Pisogne—Brescia. Gli scambi dei due binari di corsa sono stati posati in modo che la tratta principale sia la direttrice Iseo—Edolo.

Infine eccoci a «Edolo», unica stazione munita di un discreto scalo merci (tre binari lunghi oltre un metro l'uno) e di due binari per il servizio viaggiatori con possibilità di liberare la locomotiva senza manovre. Purtroppo esigenze «visive» hanno impedito di sistemare il fabbricato viaggiatori adiacente a questi due, ma abbiamo pensato che l'inesattezza potesse essere tollerata. È in questa stazione che il treno merci trascorre la maggior parte della giornata.

Sul plastico vi erano quattro segnali luminosi di partenza, posti solo dove erano visibili dal banco di comando. I trasformatori di alimentazione erano tre: uno per la tratta Brescia—Iseo, uno per la tratta compresa fra lo scambio estremo d'Iseo e la stazione terminale di Edolo ed uno per la racchetta. Così facendo la presenza di due operatori al banco di manovra era quasi indispensabile.

Veniamo ora al movimento dei treni: come ho accennato in apertura, già sin dalla progettazione ci siamo preposti di costruire il plastico col fine di basarci sull'orario esistente e così abbiamo fatto: incroci, precedenze, treno rapido, treno diretto, misto e via dicendo. Unica variazione di fantasia, introdotta a fini spettacolari e che a molti apparirà discutibile, era l'effettuazione di un rapido «non stop» Brescia—Brescia via Pisogne, che partiva da Brescia e ritornava a questa città grazie alla racchetta, senza sosta, con la rela-



tiva precedenza ad Iseo ed incrocio a Pisogne.

Come i treni arrivavano a destinazione, si provvedeva subito alla liberazione della locomotiva e si metteva in testa dall'altra estremità una nuova locomotiva prestabilita: il treno era così pronto a ripartire, al suo giusto orario, naturalmente. Per ogni treno in partenza era stabilito su un apposito tabulato dove doveva sostare, la stazione di arrivo e tutti gli incroci da effettuarsi che per nessuna ragione si dovevano spostare.

La giornata effettiva (nella realtà dalle ore 5.00 alle ore 21.00) era suddivisa in tre ore esatte di orario; inutile dire che ben difficilmente siamo riusciti a tarci dentro... I ritardi c'erano anche sul plastico!

Al fine di rifocillare le svuotate casse della società, abbiamo istituito anche delle multe così divise: —lire 50 per ogni minuto di ritardo sull'orario; —lire 50 per ogni errata manovra; —lire 50 per ogni sviamento di vagone derivante da causa «non naturale»; —lire 100 per sviamento della locomotiva; —e infine una grossa multa di lire 200 per uso delle mani nelle manovre che si sarebbero potute fare dal quadro. Per essere molto precisi nel computo dei minuti abbiamo acquistato persino una sveglia digitale... che non ha mai perdonato!

Tutto quanto sopra è durato ben 10 mesi, poi di comune accordo abbiamo smontato e riposto tutto nelle scatole originali. Come mai? Semplice, sia io che mio fratello siamo come già detto «accazeristi» convinti ed il possedere un treno così piccolo a noi non piaceva.

Pertanto abbiamo deciso di ritornare alla scala originaria anche a costo di rinunciare al plastico. In fondo è stato un peccato. Il tutto funzionava alla meraviglia: mai un deragliamento sugli scambi, mai vagoni lasciati per la strada... Unico neo, se così lo si può chiamare, la frequente pulizia cui dovevano essere soggette le locomotive. Almeno una volta alla settimana bisognava pulirle adeguatamente: con i piccoli ingranaggi che hanno, bastava un microscopico granellino di polvere (o poco più) per bloccarle.