

# fermodell

RIVISTA BIMESTRALE

# news

n. 20

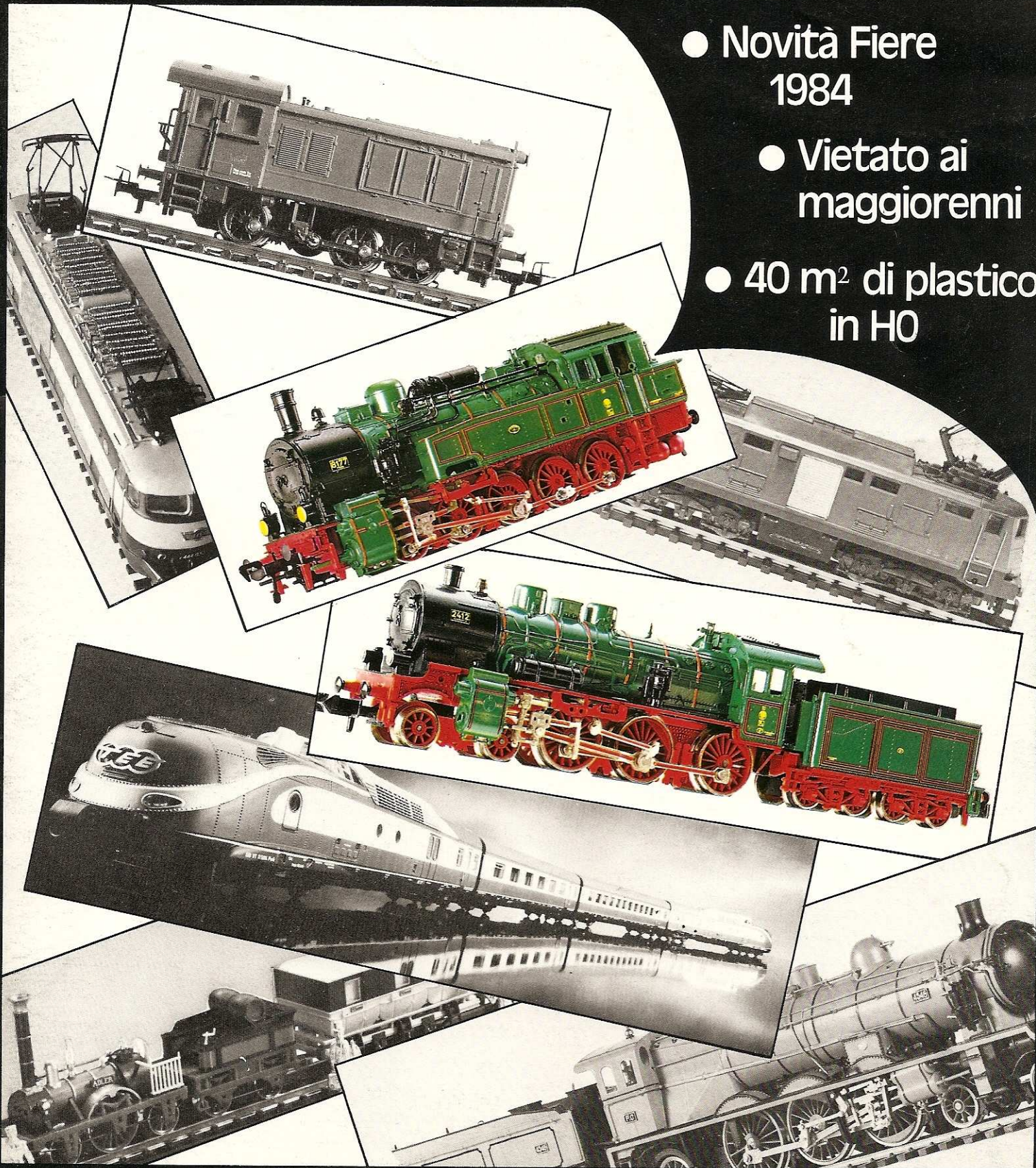
anno 4

marzo-aprile 1984

modellismo e collezionismo ferroviario

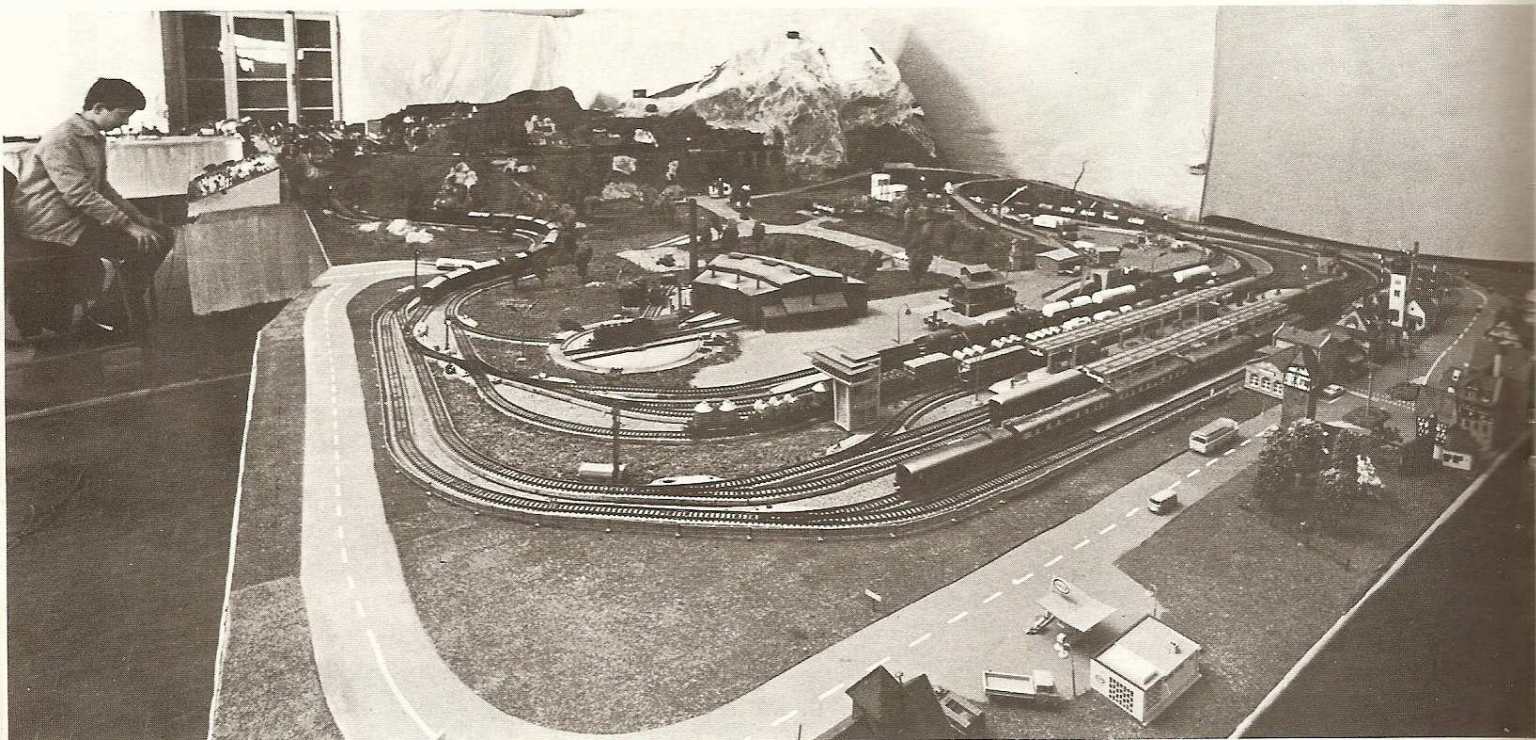
L. 4500

- Novità Fiere 1984
- Vietato ai maggiorenni
- 40 m<sup>2</sup> di plastico in H0





# UN "SUPER PLASTICO" MÄRKLIN



*Raramente accade di affermare in luogo del consueto "che cosa si può fare quando lo spazio è poco? — che cosa si deve fare quando lo spazio è tanto!" Si deve, cioè, evitare di sovraffollare il plastico con binari, fabbricati e impianti vari, si deve tenere presente che esistono anche le strade e che è bene dare sviluppo a prati e campi per un panorama piacevolmente tranquillo e realistico (vedi articolo "Paesaggio" su F. N. n. 5).*

La realizzazione che presentiamo questa volta è infatti un grande plastico HO (ha un'estensione di quasi 40 m<sup>2</sup>), attualmente in fase di trasloco e destinato a subire alcune modifiche nella disposizione generale per ragioni di adeguamento al nuovo locale in cui verrà installato. La sostanza della sua struttura resterà però invariata in quanto non ci saranno riduzioni dello spazio occupato.

Nato all'insegna del sistema Märklin e privo di linea aerea perché destinato alla sola circolazione di locomotive a vapore e diesel, questo plastico utilizza il tradizionale binario "M" con massicciata metallica incorporata e riproduce, ovviamente, un ambiente tedesco, con un'unica licenza: quella relativa al senso di marcia. I treni tengono la sinistra come in Italia e il segnalamento è disposto di consequen-

za. A parte una grossa montagna, tanto grande da apparire in scala, ed una zona d'angolo collinosa, il tracciato si svolge su una regione prevalentemente pianeggiante ed offre un colpo d'occhio notevole. Ma l'effetto è anche molto armonioso perché i due amici che sono i costruttori ed i proprietari del plastico sono riusciti a resistere alla tentazione di affollare lo spazio a disposizione con un po' di tutto, a favore di una più realistica sobrietà. Così hanno inserito nella loro realizzazione, iniziata più di dieci anni fa, nel 1971, ampi spazi sgombri da cose ferroviarie, come nella realtà, e campi e prati che non si limitano a quadratini più piccoli di un fazzoletto.

Praticamente il piano di base dell'impianto è una specie di L gigantesca con il lato corto posto alla destra di chi sta al quadro comandi. All'estremità del lato lungo si trova la stazione di Schunblick (C), completa di deposito locomotive con piattaforma girevole; da essa partono due linee a doppio binario che vanno rispettivamente verso la stazione principale, Neukirch (A), antistante il quadro comandi e, attraverso una galleria, verso la più piccola stazione di Neustadt (B), posta al di là di una montagna perpendicolare al lato lungo della L. L'agglomerato urbano della città di Schunblick si trova praticamente al limite del piano, simboleggiato da una serie di edifici disposti lungo una larga strada che fiancheggia la ferrovia; oltre il deposito locomotive, alle pendici della grande montagna si trova un villaggio prealpino molto simpatico, mentre sulla linea per Neustadt c'è una piccola zona industriale.

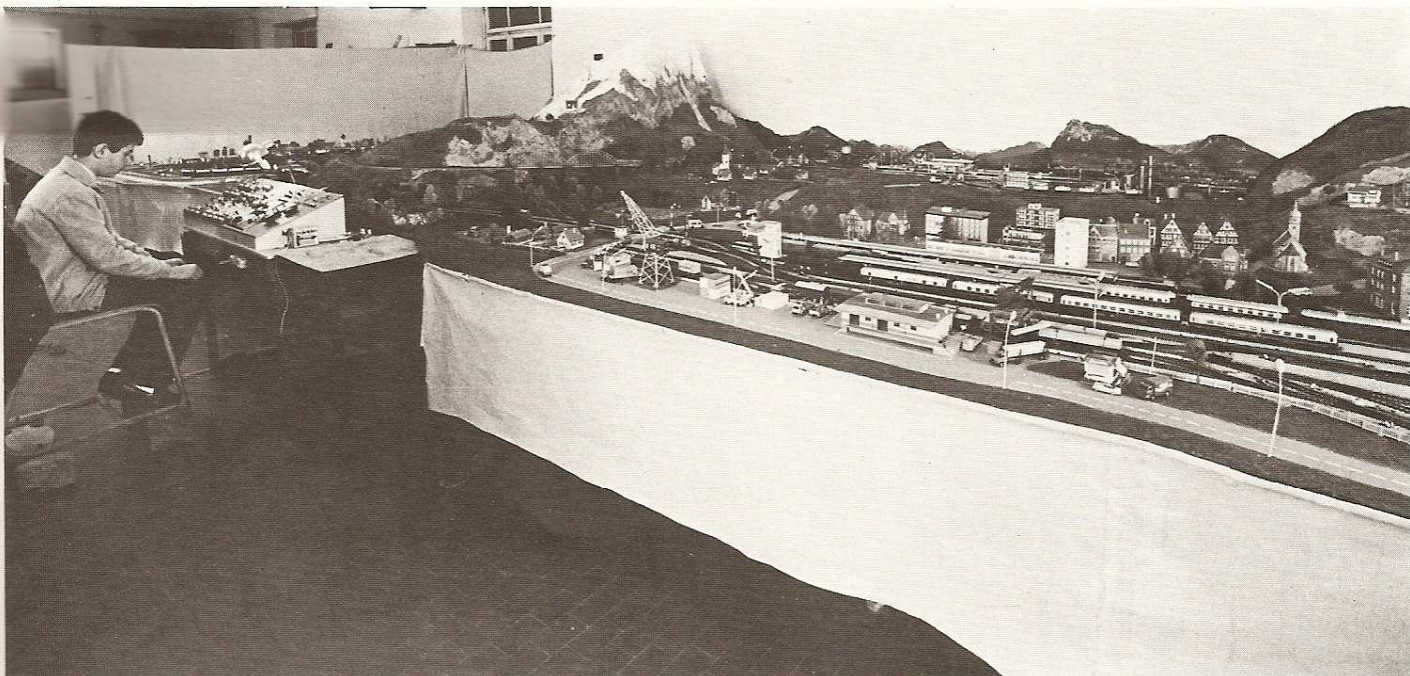
La stazione di Neukirch si estende con binari molto lunghi ed un piccolo scalo davanti alla città relativa che è sdoppiata

**Foto 1 -** *Panoramica del plastico con in primo piano a sinistra la zona della stazione di Schunblick e sullo sfondo, al centro e all'altezza del quadro comandi, la montagna che separa l'impianto in due parti.*

in un nucleo cittadino vero e proprio ed una zona residenziale posta in collina verso l'angolo della L. Sotto questa si chiude l'anello del doppio binario, con un raccordo in galleria verso Neustadt. Questa stazione, di transito come le altre, è dotata di un raccordo industriale diretto ad una raffineria e di un tronchino per scarico e carico merci. All'uscita verso Neukirch, sotto un cavalcavia pedonale, inizia la ferrovia di montagna, anch'essa a doppio binario, che si arrampica sul monte e, dopo il passaggio di un viadotto accanto ad un caratteristico villaggio affronta una curva che la porta ad una stazioncina terminale, rivolta verso Schunblick e sovrastata da un campo da sci con relativi sciatori e funivia.

Il lato corto della L è occupato da un grande scalo merci, in comunicazione sia con Neukirch che con Neustadt; questo scalo doveva essere di tipo portuale, cioè servire la banchina di un porto, però questo non è mai stato costruito e probabilmente verrà aggiunto nel nuovo locale. Dato che lo scalo è sistemato di testa, una piccola piattaforma girevole auto-costruita serve per la giratura delle macchine, mentre parte del fascio binari costituisce un parco smistamento a gravità





che consente la formazione automatizzata dei convogli. Ma la descrizione dell'impianto deve per forza esser fatta abbastanza a grandi linee, dato che è impossibile scendere qui a descrivere tutti i dettagli della realizzazione. Qualche cifra servirà comunque a chiarire un po' le idee.

### Il plastico in cifre

Il quadro comandi con i vari gruppi di alimentazione (Märklin per il comando dei convogli e fatti fare apposta per i servizi, cioè dispositivi elettromagnetici e luci) consente di azionare un centinaio di deviatori Märklin, in alcuni dei quali sono stati accorciati i rami deviati opportunamente per poter ridurre l'interbinario nelle stazioni e negli scali, rendendolo più realistico: inoltre una quarantina di segnali, parecchi dispositivi per sganciare i vagoni, due gru e due piattaforme girevoli. Di queste ultime una è Märklin,

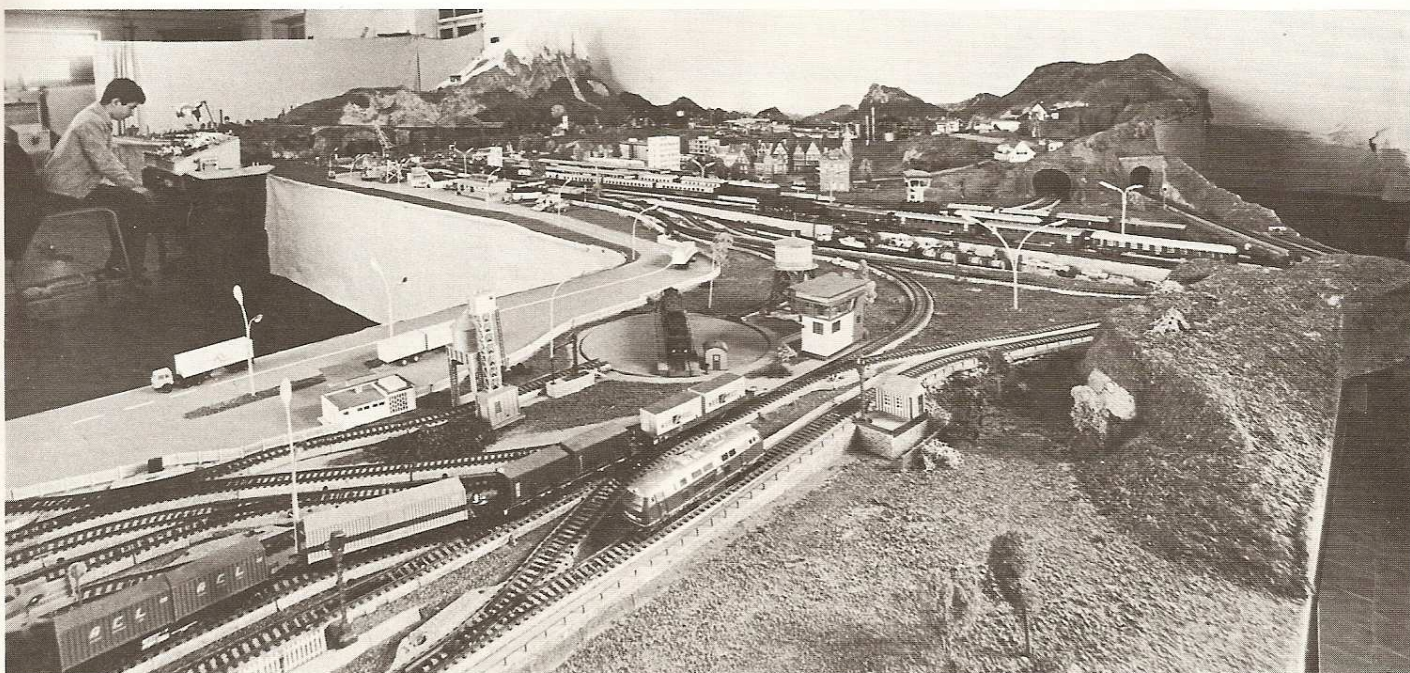
mentre l'altra, come già detto, è di dimensioni più ridotte ed è stata autocostruita. Anche le due gru hanno avuto delle modifiche perché sono entrambe Märklin, ma sono state adattate alla movimentazione dei container.

Il plastico non ha nulla di elettronico. Un sistema elettrico tradizionale consente il funzionamento del blocco per far marciare quattro treni indipendenti, due in un senso e due nell'altro, e sono previsti rallentamenti automatici all'arrivo in stazione e davanti ai segnali.

Il materiale mobile è vario, ma non eccessivo date le dimensioni dell'impianto, ed è costituito da: 12 locomotive a vapore; 7 diesel; 144 carri; scelti con gran cura e caricati adeguatamente in modo da poter realizzare i treni più simili possibile alle composizioni reali; 42 carrozze che formano normalmente 7 convogli. Tutte le locomotive a vapore, tranne due locomotender di dimensioni troppo ridotte, sono dotate di dispositivo fumo.

**Foto 2** - Oltre la montagna si estende la parte centrale del plastico, pianeggiante ed occupata in gran parte dalla stazione principale di Neukirch; oltre la pianura si può scorgere la stazione di Neustadt con la relativa zona industriale.

**Foto 3** - L'importante zona del lato corto della L del plastico con il parco carrozze della stazione principale in secondo piano ed in primo piano lo scalo merci della "zona portuale" con l'inizio del fascio di binari per lo smistamento a gravità.

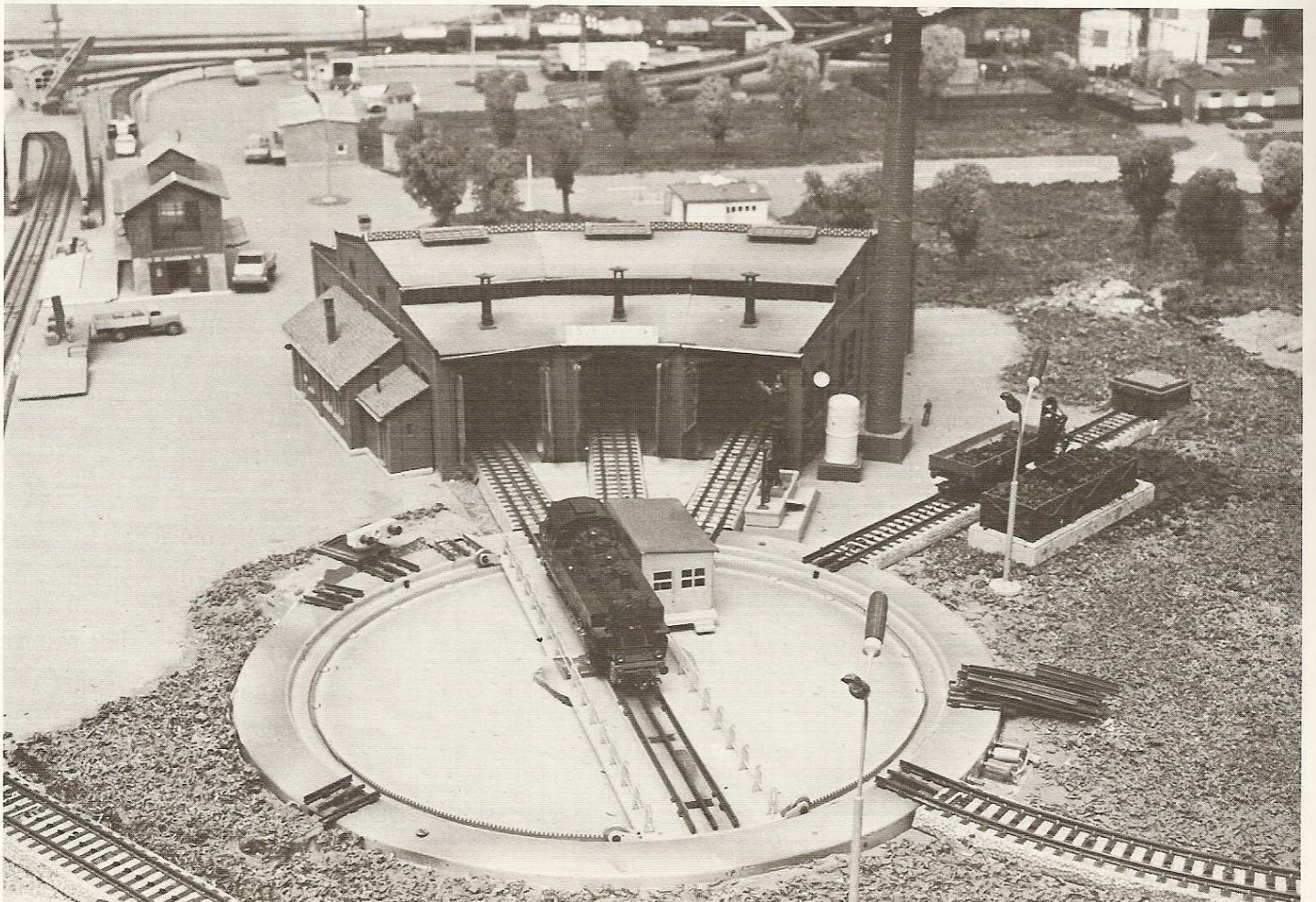




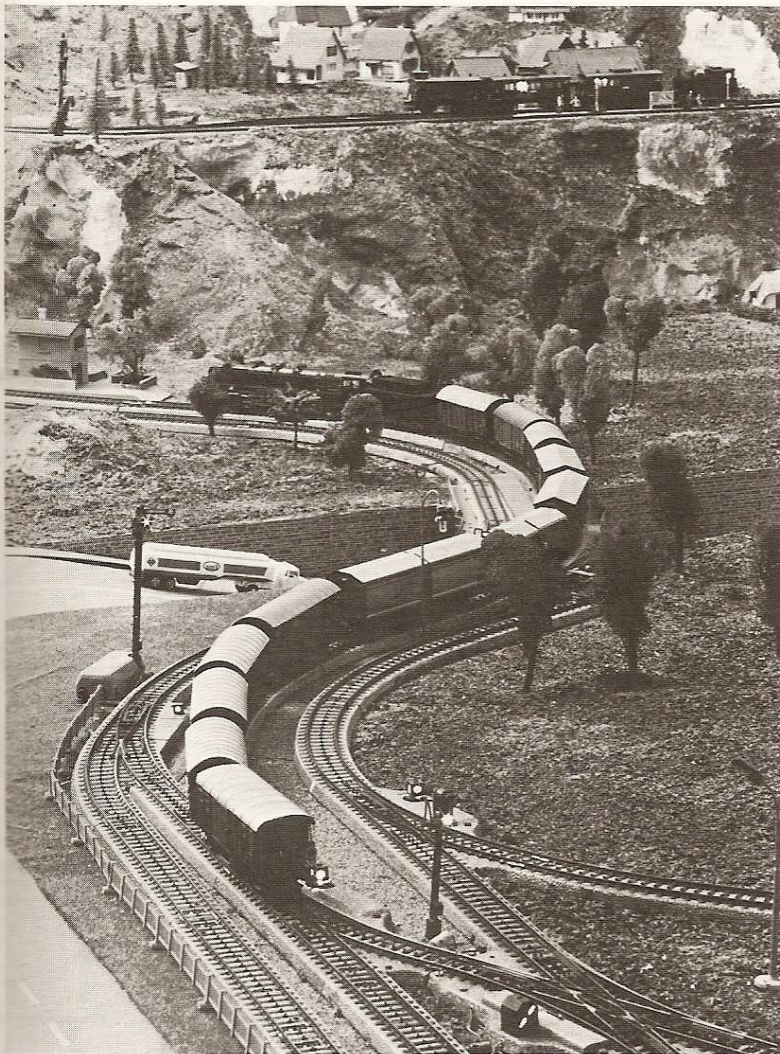


**Foto 4** - La stazione di Schunblick in un momento di grande traffico; come dimostrano i binari quasi tutti impegnati da treni; in primissimo piano in basso a destra si trova il deposito locomotive con piattaforma girevole.

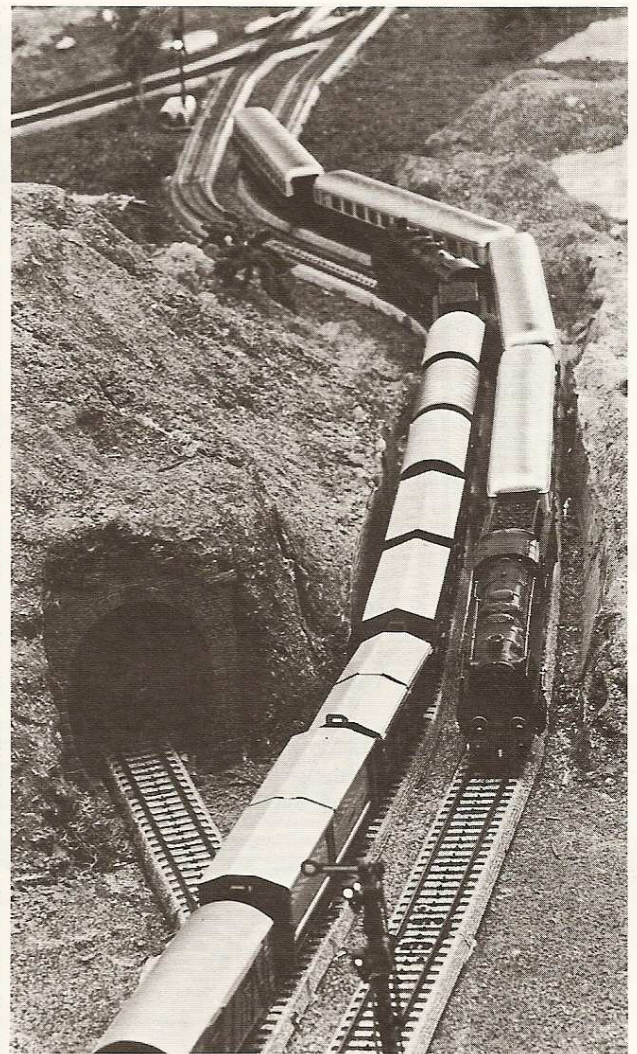
**Foto 5** - Il complesso del deposito locomotive con la piattaforma, ovviamente di produzione Märklin, pur essendo realizzato con materiale commerciale senza eccessive raffinatezze appare molto simpatico grazie all'inserimento in uno spazio adeguato alle dimensioni reali di un impianto del genere.







**Foto 8** - Un treno merci si snoda nella campagna verso la zona della grande montagna, percorrendo un cavalcavia che sovrappassa un'ampia strada. Sullo sfondo si può vedere la stazioncina della ferrovia di montagna.

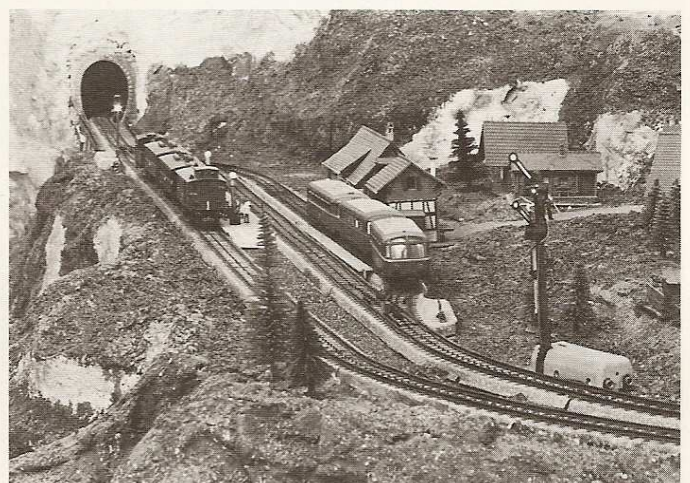


**Foto 9** - Ai piedi della montagna due treni si incrociano in un punto in cui la linea a doppio binario si snoda in trincea; la posizione del segnale tedesco in primo piano, disposto all'italiana come tutti gli altri, è stata voluta inizialmente dai costruttori, che però prevedono la corretta impostazione del segnalamento con la nuova installazione dell'impianto.

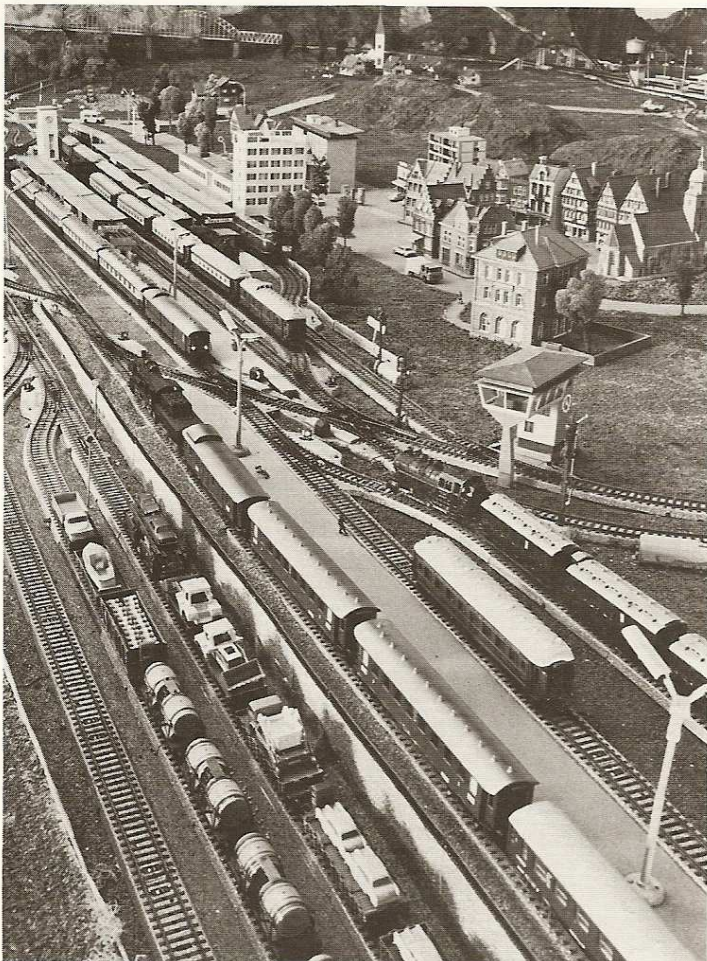
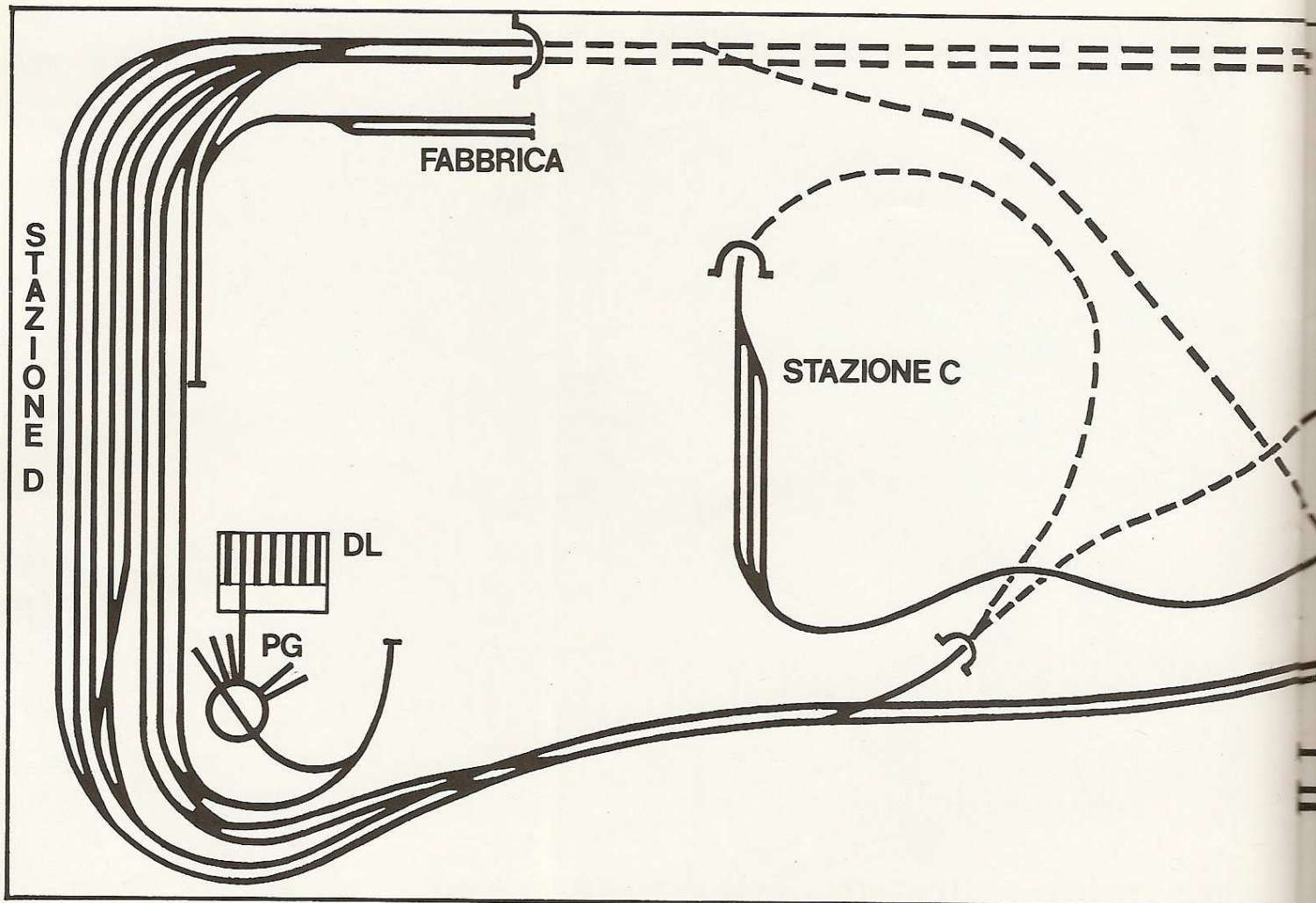
**Foto 10** - Sulla parte innevata della montagna una funivia consente la risalita degli sciatori che affollano le piste del campo da sci, di dimensioni tali da non stonare con il paesaggio generale.



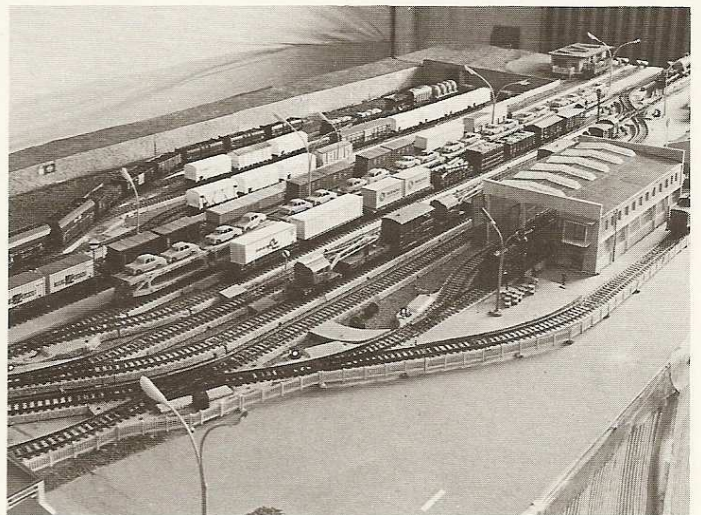
**Foto 11** - La stazioncina di montagna, base di partenza per il villaggio alpino e la zona sciistica è attrezzata per un minimo di manovre dei piccoli convogli che vi arrivano dalla linea a doppio binario posta a mezza costa che si può vedere sulla destra.



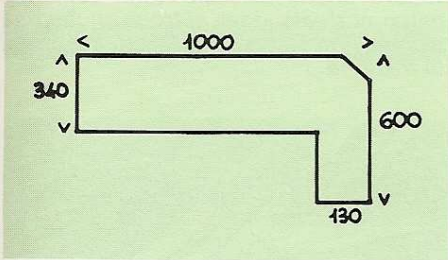
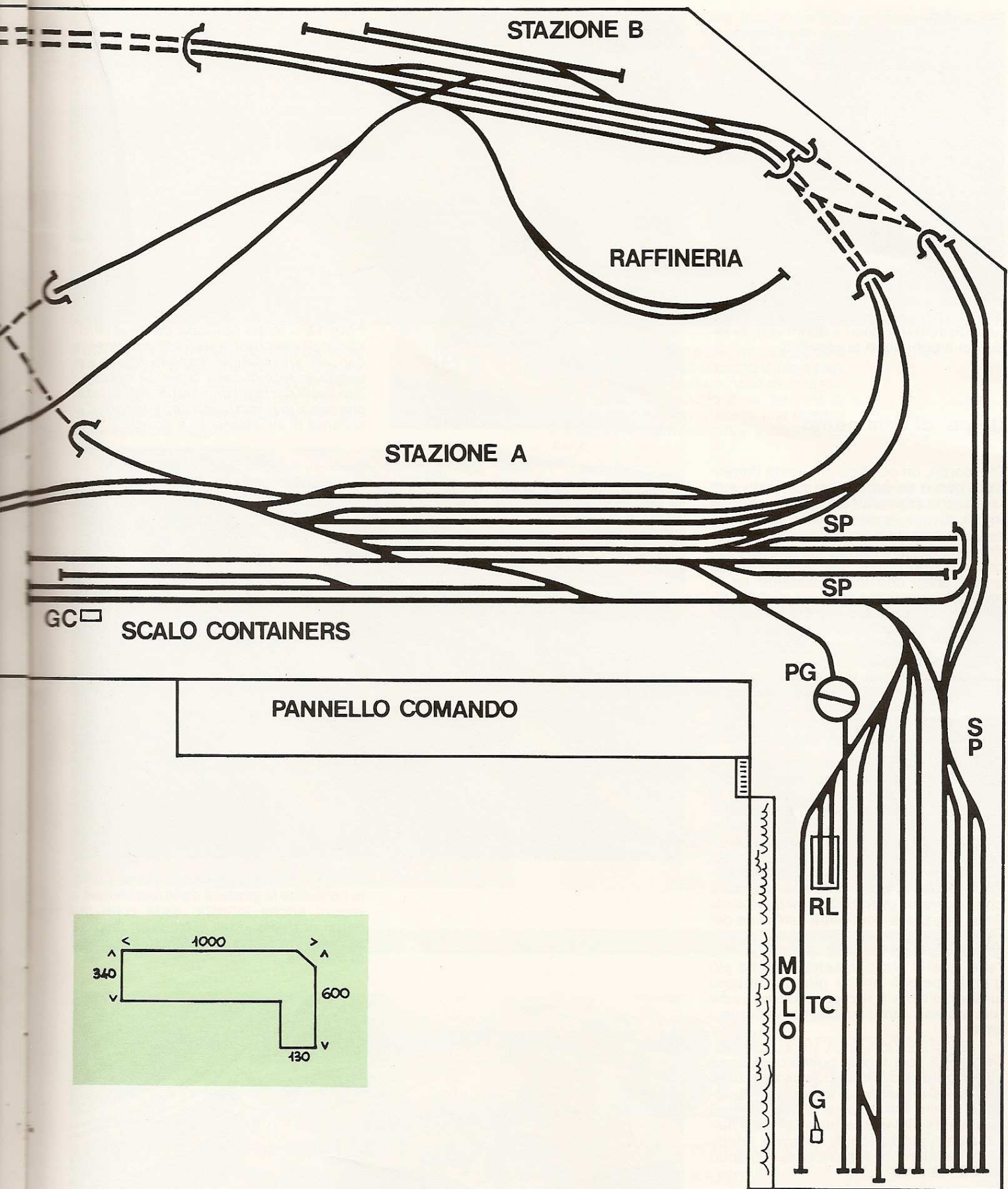




**Foto 6** - Ripresa "dall'aereo" della stazione principale, vista dal lato del parco carrozze per mostrare l'inconsueta lunghezza dei tratti di binario rettilinei. La doppia linea in curva verso destra è quella che procede verso Neustadt attraverso una galleria sotto la zona residenziale di Neukirch.







**Foto 7** - Insieme dello scalo portuale, con sullo sfondo i binari destinati allo smistamento a gravità dei vagoni per la composizione dei vari treni merci. Nel rifacimento dell'impianto attualmente in corso i costruttori intendono arricchire questa zona con un autentico molo portuale, completo di mezzi marittimi all'ormeggio.



Per quanto riguarda ulteriori dettagli sul tracciato, la stazione A dispone di 9 binari come la C, mentre la B ne ha 4, più il raccordo industriale ed il tronchino. Lo scalo merci ha 14 binari, di cui 5 impiegabili per lo smistamento a gravità. I binari sono posati su un "terreno" che è stato ottenuto parte col sistema a piano continuo e parte no. I rilievi sono stati realizzati in cartapesta e gesso e per la finitura si è fatto largo uso di segatura e colla vinilica, con pitturazione finale mediante colori ad olio, secondo le esigenze paesaggistiche. Naturalmente si sono poi usati anche materiali in commercio come licheni, casaggiati, alberi, accessori delle varie Faller, Kibri, ecc. Tre botole ben nascoste per non disturbare, consentono poi l'accesso alle varie zone dell'impianto per porre rimedio ad eventuali disastri ferroviari e danni vari, avvenuti in luoghi poco accessibili.

## Un po' di commento

D'accordo, un plastico di queste dimensioni non è da tutti: tutto sommato può fare anche storcere il naso, trattandosi in fondo di una maxi versione del solito ovale, e non può neanche essere curatissimo in tutti i dettagli. Ma queste critiche sono fuori luogo, se si considerano i grossi pregi che indubbiamente ha la realizzazione presentata su queste pagine. Primo, quello cui abbiamo già accennato: i suoi progettisti hanno visto lo spazio in funzione di una maggior possibilità di realismo, non come una possibilità di ammassare più roba ed hanno saputo mantenere ciò che si erano prefissi. Il secondo punto riguarda invece l'orografia del plastico, a nostro avviso particolarmente curata e funzionale al risultato.

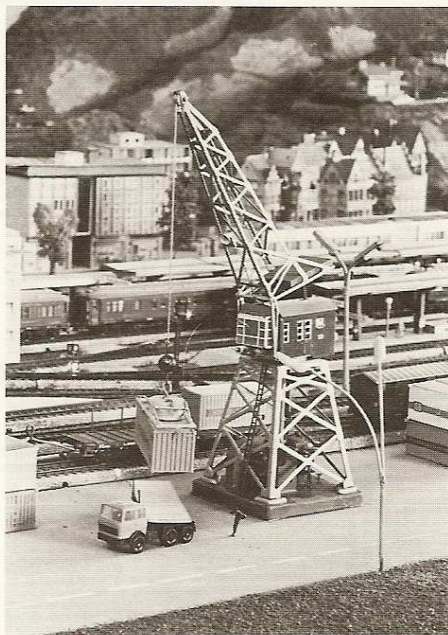
Così la grande montagna che divide lo spazio, in realtà lo fa apparire ancora più esteso e realistico perché impedisce la visuale contemporanea delle varie stazioni e costringe l'osservatore a valutare il plastico pezzo a pezzo e quindi accentua le distanze e l'impressione di distacco tra i diversi abitati. Un discorso analogo vale per la zona collinosa angolare che, coprendo in pratica la chiusura della linea, spezza la continuità dell'ovale dei binari in un punto in cui le linee all'aperto avrebbero decisamente disturbato. Tra l'altro così il plastico sembra molto più grande perché anche girando attorno all'angolo della L non si riesce ad avere una visione tanto ampia da vederne i limiti.

Poi si può ricordare la buona organizzazione generale del tracciato, con tutta una serie di soluzioni operative validissime, come un sistema di specchi per consentire di vedere tutte le zone dell'impianto dal banco di manovra principale: da ultimo, la semplicità di comando dei vari settori.

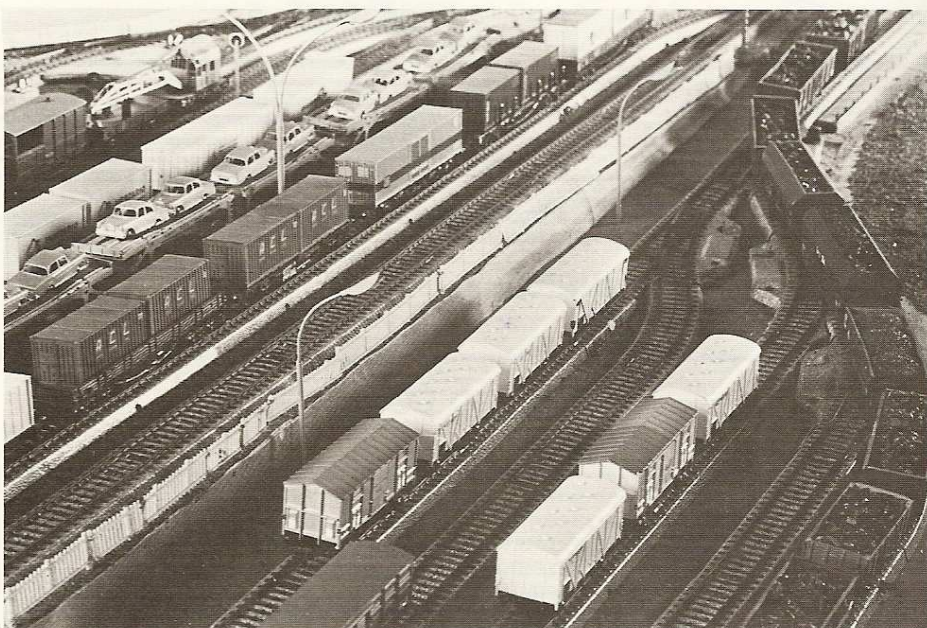
Infine non si può trascurare la qualità media dei dettagli, che raggiunge a volte valori da diorama, facendo pensare ad un plastico formato proprio dall'unione di numerosi diorami, l'accuratezza di realizzazione dei vari scorci, prospettivamente validi da tutti i lati, la piacevole e realistica sistemazione dei fondali.

Che cosa volete di più?

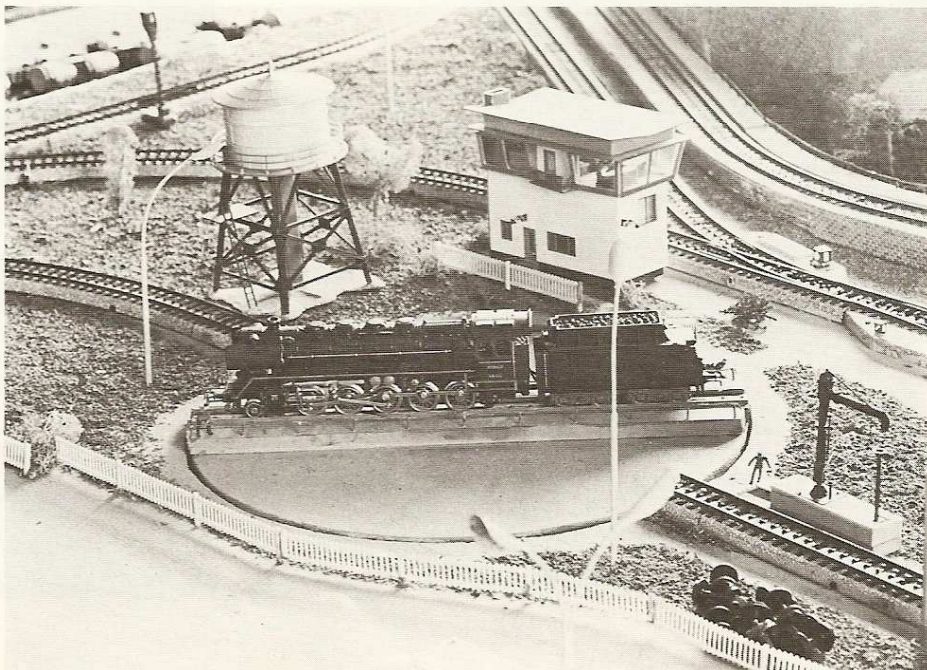
**Bruno Palazzi**



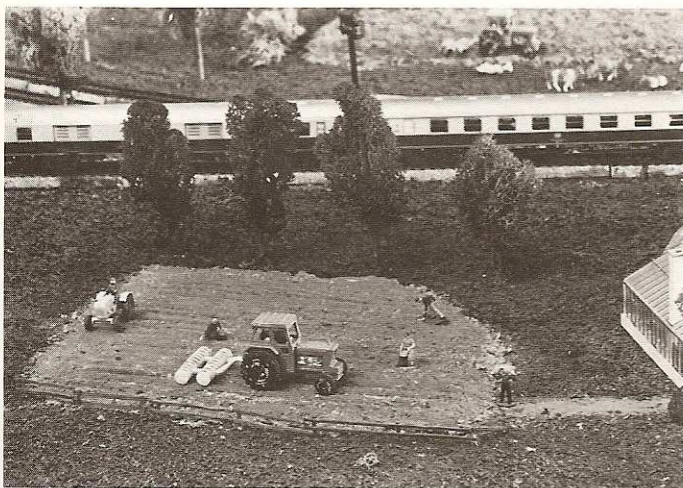
**Foto 12** - In tutto il plastico hanno particolare rilievo le zone industriali e commerciali come quelle relative al traffico container; per la movimentazione realistica di questi cassoni i costruttori hanno modificato opportunamente le gru elettromagnetiche Märklin, sostituendone anche i fili di collegamento dei magneti con altri più sottili e meno visibili.



**Foto 14** - Una piattaforma autocostruita consente la giratura delle locomotive a vapore anche all'inizio della zona del parco portuale, dove si trova anche una piccola rimessa per il ricovero dei mezzi di trazione.







**Foto 15** - La campagna è ricca di campi, fattorie e zone agricole molto curate anche nei dettagli, ma soprattutto nella logica della sistemazione, una cosa indubbiamente facilitata dalle dimensioni della zona pianeggiante.



**Foto 16** - In primo piano un passaggio a livello all'uscita della stazione di Neustadt, con un villaggio isolato nella campagna ed il viadotto di inizio della ferrovia di montagna, che sovrappassa una linea di corsa, ovviamente sempre a doppio binario.

**Foto 17** - Ai piedi della montagna, un villaggio residenziale sulla strada che porta alla zona industriale di Schunblick. Notare il realismo delle dimensioni del paesaggio che ha il notevole pregio di non apparire mai sovraffollato.



**Foto 18** - Particolare molto curato della zona industriale di Schunblick, con l'immancabile traffico container, dovuto all'attività lavorativa dei costruttori del plastico che si occupavano appunto di impresa di spedizioni.

