



Foto 3 - La stazione a liv. sup. ripresa dalla fabbrica "Union". In primo piano il PL 2 corredato di casello; a destra la stazione autobus e, all'altra estremità della piazza, il PL 1. Sullo sfondo la seconda rimessa locomotori con il magazzino.

e proprio, una rimessa per locomotori elettrici con a fianco una sottostazione di trasformazione (foto 1), i binari di corsa, in parte elettrificati ed in parte non e 3 binari di ricovero (foto 2).

La seconda stazione (foto 3) è posta al livello superiore (staz. liv. sup.), in una vasta area pianeggiante, dalla parte opposta della montagna ed è di notevoli proporzioni. Il fabbricato di stazione si affaccia su di una grande piazza, alla quale si accede tramite un passaggio a livello (PL 1); in un angolo della piazza un capolinea per autocorriere (foto 3 e 4). È completa di deposito locomotive per 6 unità, con piattaforma girevole (foto 4 e 5) alla quale si può accedere da due lati opposti, un deposito per locomotori elettrici a 2 unità con annesso magazzino per lo scarico delle merci dai vagoni e dai containers su strada (foto 7), mentre un piccolo raccordo industriale porta ad una fabbrica e ad un frantoio (foto 6) accessibili anche dalla piazza della stazione, tramite un passaggio a livello (PL 2).

Del fascio di binari, che corre sotto al fabbricato a ponte (foto 5) con le apparecchiature di controllo, 3 sono collegati elettricamente al circuito in automatico, mentre gli altri fanno parte, sempre elettricamente, della stazione in manuale in modo che, mentre sono in corso le manovre per la formazione dei convogli, sui binari paralleli a fianco continuano ad arrivare e a partire treni indipendenti, aumentandop così la spettacolarità dell'insieme. Questa stazione è quasi interamente elettrificata.

Per quanto riguarda le linee di collegamento delle stazioni, pur con numerosi sdoppiamenti e ramificazioni, possiamo dire che siano soltanto due, per certi tratti parallele e per altri con ognuna che si snoda per conto proprio. Ma il loro esiguo numero non deve portare a concepire un traffico alquanto misero; infatti

queste due linee hanno un tale sviluppo, a cielo aperto ed in galleria, che su di esse vi si svolge la circolazione automatica di ben 10 convogli! Beninteso utilizzando vari sezionamenti, numerosi alimentatori di corrente e doppia trazione attraverso la linea aerea. Non si pensi, però, ad un traffico caotico inverosimile, perché tutto è stato studiato in modo che, per rendere più suggestiva la visione all'osservatore, il traffico sia il più vario possibile: vi sono momenti nei quali ci si può concentrare su di un unico pesante convoglio merci, impegnato a percorrere una tortuosa linea di montagna; altri momenti nei quali viaggiano, in contemporanea, prima 2, poi 4, poi 6 convogli diversi; frattanto, manualmente, nella grande stazione si sta predisponendo la formazione di un nuovo convoglio, da inviare in sostituzione di un altro nel circuito automatico.

Tanto per rendere un'idea, possiamo dire che alcuni amici fermodellisti (gente del mestiere), dopo una attenta osservazione, non sono riusciti a capire appieno il percorso di vari convogli e come sa organizzata tutta la movimentazione. Per avvicinarsi il più possibile alla realtà, si sono utilizzati alcuni accorgimenti, sia pur elementari, come quello di far scomparire i treni sotto lunghe gallerie, immaginando che siano diretti su altre linee e verso stazioni lontane, ma pronti poi a sbucare, improvvisamente ed automaticamente, in un altro punto dell'impianto, al solo verificarsi della coincidenza di incrocio con un altro convoglio che sta sopraggiungendo sul binario parallelo. In effetti il nostro è il plastico delle coincidenze, perché tutto si svolge in concomitanza di determinate situazioni; queste situazioni sono esclusivamente i treni in corsa a stabilirle.

Foto 4 - Sempre ripresa dal "tetto della fabbrica", la rimessa locomotive con piattaforma girevole. In primo piano il capolinea autobus ed il tronchino TR 9. A destra i tronchini TR 10 - 11 - 12.

