

Precisiamo inoltre che il plastico non ha nulla di elettronico, ad esclusione dell'utilizzo del nuovo "dispositivo elettronico Märklin" per la partenza e frenatura dolce dei convogli e del traffico navetta (di prossima attuazione) e, naturalmente, l'utilizzo dei nuovi locomotori con la commutazione dell'inversione di marcia (che Märklin chiama elettronica) e che non hanno nulla da invidiare al sistema a due rotaie col cambio di polarità. Quindi, per la movimentazione automatica dei convogli, si sono utilizzati esclusivamente i normali binari di "commutazione" Märklin e ce ne sono una miriade disseminati un po' per tutto l'impianto e che agiscono su deviatori, incroci, semafori, relè ecc. Tutti i tratti in pendenza, nel caso siano percorsi in entrambi i sensi di marcia, sono serviti da due alimentatori diversi, azionati automaticamente ed alternativamente dal treno in corsa in modo di avere bassa tensione, in discesa (quasi una frenatura reale) e tensione maggiore, in salita. A chi non conosce a fondo il "sistema Märklin" e le sue infinite possibilità, questo impianto può sembrare di una certa complessità; per chi, invece, ne ha come noi una certa confidenza, è di una semplicità estrema. Possiamo garantire che il 90% degli inconvenienti, che si verificano anche in qualsiasi altro impianto rispettabile (per fortuna raramente), sono dovuti esclusivamente a sganciammenti imprevidi di vagoni che, guarda caso, capitano solo e sempre in occasione della visita di qualche ospite!

Passiamo ora ad un po' di cifre. Il materiale rotabile è costituito da: 11 locomotive a vapore, 12 locomotori elettrici e 4 Diesel-idraulici; le carrozze passeggeri sono 31 ed i carri merci 64; deviatori 47, più 8 incroci e 16 semafori. La parte montuosa del plastico, che comprende 19 imbocchi di galleria, è stata realizzata esclusivamente in cartapesta; per la finitura si è usata la normale polvere per plastici di varia colorazione, e quintali di Vinavil. La pavimentazione della piazza e delle strade è stata ottenuta, invece, con arena finissima delle spiagge della Versilia. I ponti, di varia lunghezza, sono 6. Un'ultima annotazione: sull'impianto svolgono il loro regolare servizio alcune locomotive, che hanno alle spalle 25 anni di attività.

Due fratelli modenesi

Foto 9 - Lo stesso scorcio della foto 8, ripreso dall'alto delle gallerie 1 e 2. Al di là del terrapieno la sottostazione elettrica. In alto a destra il tunnel 16 ed in primo piano la linea che, dalla galleria 1, scende verso la "trincea" della 15.



Foto 7 - Il secondo deposito locomotori ed il magazzino merci, visti dal quadro di comando.

Foto 8 - Il VD 6 (posto al 3° livello) che incrocia le uscite delle gallerie 1 e 2 (al 2° livello). Notare la linea in salita verso la galleria 1, perché proveniente dalla "trincea" della galleria 15 (al 1° livello).

