

SPUNTI PER RENDERE ORIGINALE UN DIORAMA

(si ringrazia Mauro Cozza per le ricerche su Internet e per le foto)

Mauro Cozza, un fermodellista di Terni, è sempre a caccia d'immagini e spunti per la realizzazione del suo plastico Märklin. Da lui ho ricevuto interessanti foto che possono dare spunti per un diorama originale, che possa (o meno) essere inserito in un contesto più ampio.

Questo capitolo sarà una carrellata fotografica con un commento limitato, ma una vera miniera di idee tratte dal reale e dal plastico di Vibaden tre.

§1 LA TETTOIA PER LA BR 85 007



Una tettoia per una loco museale foto n. 1

Le quote relative a questa realizzazione, ottima per un diorama, sono facilmente intuibili grazie alle foto presentate. **Misure in H0.**

Lunghezza del complesso: circa 23 cm, o, se pensate di ricoverare una vaporiera da museo più lunga, si può arrivare ai 30 cm.

Altezza del complesso: tra i 9 e gli 11 cm in H0. Calcolando che una vaporiera, comignolo compreso, non supera l'altezza di una batteria stilo AA. Naturalmente potete effettuare delle prove, raffrontando poi le foto di questo capitolo.

Travatura: le travi sono da 25 x 25 cm, al vero in H0 si possono utilizzare listelli di legno da 3 mm, vi sono dei negozi che vendono legno già scuro e di ottima qualità. Si vedono 4 piloni ed un rinforzo centrale a “V” rovesciata (ripetuta in senso parallelo al binario, ma più alta per far entrare ed uscire la Br 85). Facile il calcolo dei listelli da installare. Per i più capaci ricordo che i listelli andrebbero sagomati alla perfezione, per l’inserimento in diagonale sulla trave portante.

Tettoia: non è ben visibile, ma è sicuramente a spiovente perché in Germania è frequente ed abbondante la neve. La travatura copre il sottotetto in modo facilmente realizzabile. Sempre con listelli da 3 mm. Potete usare del tetto a falda larga, reperibile in un buon negozio e prodotto da Kibri o Vollmer, almeno anni fa.



La tettoia ha delle travi da 25x25 cm (max 30x30) foto n. 2



La tettoia dal lato senza uscita con travatura a "V" rovesciata sino a terra foto n. 3



Particolare della scaletta d'accesso alla vaporiera museale foto n. 4



Particolare delle travature, foto n. 5 (notare la targa restaurata)

§2 QUANDO UNA STAZIONCINA DIVIENE IMPRESENZIATA

Dal diorama operativo di Tito Myhre si possono trarre degli spunti interessanti, anzi colgo l'occasione per spiegare, agli amici del Gruppo operativo alcune scelte da me effettuate:

- 1) il colore della ghiaia è di tipo rosso scuro, tipico di alcune regioni e alcune linee delle DB, almeno del passato. Oggi ci si può imbattere con molta più facilità in basalti chiari anche in Germania che vengono a sostituire delle tratte con il basalto rosso creando a volte dei contrasti molto evidenti (vedi la foto a pag. 99 dell'ultimo pre-catalogo delle novità 2009).
- 2) Il tipo di ghiaia usato è una vera novità: è di tipo acquariofilo! Nella [foto n. 6 e 7](#) la marca e la consistenza. Non emette cattivi odori (quella modellistica spesso emana un vero fetore all'acido solfidrico!), si incolla alla perfezione ed ha un vantaggio esclusivo ed importantissimo: **NON** è magnetica! Questo comporta che nessuna vostra macchina rimarrà bloccata da frammenti di ghiaia attirata dai motori con magneti permanente. Ricordo che i Köf Märklin hanno addirittura dei *magnetini* che sopperiscono alla mancanza di cerchiature d'aderenza e che se transitano in zone inghiaiate e non perfettamente incollate con un prodotto per uso fermodellistico classico, attirano numerosissimi frammenti rischiando rotture degli ingranaggi. Agli appassionati di modelli

italiani posso dire che c'è n'è un tipo del colore adatto alle nostre linee della stessa marca.

- 3) Di solito la ghiaia tra i binari è più sporca per grasso e... residui anche igienici che non vado a specificare. Ciò non toglie che, per un estremo realismo, non si possa dare una mano di rosso cupo in mezzo alle rotaie (vedi il n. 1/2009 del Märklin Magazine). Per chi invece ha un impianto fisso non si preoccupi più di tanto perché, tempo qualche mese, la polvere renderà assolutamente omogeneo e realistico il rosso troppo intenso (foto specifica la n. 8 di Marco Palazzo).
- 4) Alcuni particolari sono volutamente abbandonati e mal ridotti causa la collocazione operativa scelta per una piccola stazioncina oramai impresenziata.
- 5) La *siepe di separazione* è molto usata in Germania per evitare attraversamenti. Corre tutta parallela ai binari, specialmente in aperta campagna. Ho visto filmati con l'ICE 1 che, quando circola in linee non ad alta velocità, raggiunge tuttavia in alcuni tratti i 180 km/H, ma sembra separato dalla linea autostradale solo da quel tipo di siepe che, probabilmente, sarà integrata da reti metalliche in alcuni tratti a rischio di passaggio a raso di bestiame.



La ghiaia per uso acquariofilo presenta svariati vantaggi, foto n. 6



La ghiaia per uso acquariofilo in scala HO perfetta! Foto n. 7

Molto interessante la [foto n. 8](#), di Marco Palazzo, scattata a *Vibadent* nel settembre 2007. Dopo circa 14 mesi dalla posa della ghiaia la polvere (un aiuto per certi versi) riesce ad amalgamare i colori a tal punto che la scena appare quasi perfetta.

E se pensate che le erbacce siano troppe eccovi accontentati con la [foto n. 9](#) (reale) di una stazione tedesca moderna... leggermente trascurata da quel punto di vista!



L'ingresso est della stazione di *Vibaden tre*, un Kof sta movimentando dei carri
serbatoio. Si notino le erbacce ed il colore della ghiaia. Foto n. 8



Una vera stazione DB in epoca moderna, si notino le erbacce. Foto n. 9

Foto dalla n. 10 alla n. 15. Il gatto nero alto 42 metri in H0 è mio e si chiama Lucifero, ma è buonissimo... un *angelo*, come era appunto il “Portatore di Luce”, prima d’essere spedito all’inferno!



Il semaforo ad ala è stato disabilitato e, in attesa di demolizione, la croce con tavolette bianche ne segnala la non operatività. Foto n. 10



Materiali abbandonati, segnaletica erbacce e la siepe di separazione. Foto n. 11



Ancora particolari. La segnaletica è Brawa, il manifesto è una micro fotocopia, l'erba invade la ghiaia ed è indice d'abbandono. Foto n. 12



Le biciclette sono state verniciate individualmente, il filo spinato è ricavato da un filo argentato da merceria! Foto n. 13



Il cartello, invaso dalle erbacce, suona: attraversare i binari (è) vietato! Foto n. 14



Il gatto, alto in scala HO circa 42 metri, si chiama Lucifero! Foto n. 15

Una foto curiosa ed utile!

Se venissero dei dubbi sulla scelta in alcuni plastici di mantenere la vecchia segnaletica ad ala in tempi attuali ecco una foto che può accontentare i pignoli...

In questa [foto n. 16](#) (tratta da Internet) si vede chiaramente una 111 versione DB AG che transita guidata da segnali ad ala, mentre sulla destra è stato oscurato con mezzi di fortuna (tutto il mondo è paese...), un cartello o un segnale di preavviso di tipo moderno che non è ben riconoscibile.

Importantissimo, per noi *modellisti*, il fatto che, sempre osservando la [foto n. 16](#), si nota che di giorno le luci dei semafori sono spenti. E questo è molto utile perché, senza trascurare il realismo, possiamo sui nostri plastici spegnere nei segnali ad ala, quelle lampadine che se i dovessero bruciare...

Infine, da foto tratte dal libro edito della Miba Report Signale (di Stefan Carstens – MIBA VERLAG Nürnberg del 1986) ho potuto vedere anche la situazione inversa a quella che ho realizzato per il Diorama di Tito Myhre (ritorna alla [foto n. 10](#)): nuovissimi (allora)

segnali luminosi “crociati” da tavolette bianche, in attesa di essere installati al posto di quelli ad ala nei primi anni Cinquanta.



Una moderna 111 DB AG in un tratto gestito da segnaletica ad ala Foto n. 16

§3 QUANDO UNA LOCOMOTIVA HA SETE...

A Vibaden nel passato e nel presente vengono utilizzate per *abbeverare* piccole e grandi vaporiere (nella finzione modellistica) delle colonne idrauliche più o meno ben rifinite, impreziosite da cartelli d'avviso per i macchinisti o belle di per sé perché della nota ditta artigianale B & K (foto n. 17 (di Marco Palazzo), 18 e 19). Nelle foto n. 20 e 21 e 22 *effetti speciali* sulle fosse di visita e nel Bw di Vibaden tre.



Una Br 44 DB dietro una pompa idraulica, a Vibaden due nel 2003. Foto n. 17



Una Br 86 DB a Vibaden tre nel 2008, sulle fosse di visita B & K Foto n. 18



Una Br 55 ed una gigantesca 45 a Vibaden tre, sulle fosse di visita B & K Foto n. 19



Una Br 64 sulle fosse di visita B & K, ha scaricato la cenere fumante! Foto n. 20



Una Br 78 sulle fosse di visita B & K, si appresta a rifornirsi d'acqua! Foto n. 21



Una Br 56 (Piko) nel Bw, un fochista sta ripulendo la camera a fumo! Foto n. 22

Sono pochi tra i visitatori che vengono a Vibaden quelli che si accorgono di un particolare: tra i binari della mia stazione vi sono, collocate altre due pompe idrauliche, in grado di rifornire le loco a vapore in sosta tra i binari 1° e 2° (quelli nella foto n. 23), e altre due tra i binari 3° e 4° (quelli nella foto n. 24), mentre questa opzione non è consentita a vapore che transitano sul 5° binario.

Questa soluzione, adottata anche un tempo dalle FS (un esempio nella stazione di Perugia), era frequente nelle stazioni di transito tedesche e serviva per accelerare i tempi di sosta in locomotive a vapore che avessero esclusivamente bisogno di un rabbocco d'acqua.



Una delle pompe dell'acqua è proprio accanto a quei carri rossi Tds. Foto n. 23



Una seconda pompa dell'acqua è accanto alla locomotiva a vapore. Foto n. 23

Vi sono però, come vedete, mezzi più *spartani* per riempire d'acqua una Br 86 vera! Questa foto è stata scattata durante un viaggio speciale. Notate come andrebbe piegato un semplice tondino, un pelo di capello, poco più, in scala H0, per riprodurre questa scena in un plastico (**foto n. 25**). Per quanti abbiano avuto la fortuna di assistere ad un rabbocco d'acqua, dal vero o in un filmato, con una pompa idraulica, è chiaro che riempire con un tubo da giardino i serbatoi di una vaporiera è, oltre che meno spettacolare, anche un'operazione molto più lunga...



Una Br 86 reale viene "abbeverata" con sistemi spartani! Foto n. 25

§4 IL VIALE DEL TRAMONTO...

Per noi modellisti le locomotive sono sempre vive e attive, ma la realtà è ben diversa. Naturalmente per i rotabili non si può parlare di "usa e getta", *con quello che costano* sarebbe impensabile, tuttavia i... lustri passano e grandi bestioni come le V 200 (220/221), un tempo moderne testimoni del Wirtschaftswunder, ovvero del miracolo economico, sono incolonnate in grandi piazzali in attesa di conoscere il loro destino come nella **foto n. 26**.



Un triste tronchino di un deposito con V 200, alienate dal servizio. Foto n. 26

Sul plastico di Vibaden riproduco vari tipi di “viali del tramonto”: il primo esempio nelle [foto n. 27 e 28](#) di loco bombardate (serie 38 e 74).

Un altro esempio riguarda le Br 18.4 che, nella settimana dedicata al 1959, vengono allineate nel deposito e poi mandate alle *rottamazione*, ovvero riposte nelle vetrine ([foto n. 29 e n. 30](#)).



Gli effetti dei bombardamenti nel dopoguerra nel Bw di Vibaden, due loco Br 38 e 74 non riparabili e pronte per la fiamma ossidrica. Foto n. 27 e n. 28





Ultimi servizi nel 1959 per le Br 18, l'anno successivo saranno tutte alienate dal servizio. Foto n. 29 e n. 30



§5 IL MUSEO DI VIBADEN



Una delle Star del museo: la Br 38 1885. Foto n. 31

In Germania, si sa, ogni deposito piccolo o grande che si sia conservato in maniera soddisfacente e che non sia stato *cancellato* dalle bombe degli Alleati, durante l'ultimo conflitto, ha cercato di creare un museo ferroviario. Partendo da poche vaporetti ancora in buono stato operativo e poi, grazie al grande (!) interesse che i tedeschi dimostrano verso le loro ferrovie, *e i loro soldi*, questi Musei sono divenuti quasi capillari, perché no, anche grazie alla Märklin. La nostalgia per le vecchie mitiche locomotive a vapore, e non solo, è molto presente nei tedeschi e, dai raduni di decine di migliaia di persone che ci sono da quelle parti, secondo me è anche un buon *affare*, il che non guasta.

L'interesse per il modellismo ferroviario in Oltralpe è enorme...

Pensate solo che il mega plastico di Amburgo ha superato già molti anni fa il MILIONESIMO visitatore e capirete a che livello di cifre si ragiona da quelle parti.

Nel mio piccolissimo sono già contento anche d'aver registrato il duecentesimo visitatore a Vibaden, ma non mi potevo certo far mancare un museo nel mio angolo di... Germania.

Nelle prossime foto alcune *star* del mio Museo...



Una Star del museo: la Br 01 1100. Foto n. 32



L'ingresso del museo è autocostruito con ricambi di bellissimo Märklin. Foto n. 33



L'ingresso del museo: altra angolatura. Foto n. 34



Una altra super Star del museo: la Br 05 001. Foto n. 35



Un gigante del museo: la Br 45 020. Foto n. 36



Star del museo in vetrina. Foto n. 37



Una altra super Star del museo: la Br 10 001. Foto n. 38



Una altra super Star del museo: la Br 01 147. Foto n. 39



Nel museo non manca la Adler!. Foto n. 40



Il convoglio di Ludwig II è conservato, come la splendida Tristan (non inquadrata). Al vero esiste ancora solo la carrozza reale qui al centro. Foto n. 41

§6 IL CITOFONO PER MACCHINISTI

Prima che radiotelefoni fossero installati nelle cabine i Dirigenti del Movimento ed i macchinisti comunicavano con mezzi diversi.

All'inizio di ogni turno, a qualsiasi ora, il macchinista si recava negli uffici del Movimento e riceveva i fogli di servizio relativi al convoglio, alla destinazione, agli avvisi speciali di linea (cantieri, deviazioni ecc).

Non esistendo i cellulari altre indicazioni erano portate a mano o comunicate attraverso i citofoni di linea. Questi erano presenti nei Bw, o depositi locomotive, in punti strategici, erano montati su piantane sufficientemente elevate in modo che il Lokführer, o chi per lui, potesse affacciarsi e parlare senza scendere dalla locomotiva.

Non mi è noto se fosse presente in molti Depositi in Germania, di certo in quello imponente di Hof, probabilmente le immagini che ho visto si riferiscono al Bw situato a circa 80 km a nord ovest di Norimberga.

Riprodurlo è stato facile perché ho utilizzato: un supporto tubolare ricavato da un vecchio lampione e, per microfono ed altoparlante due spezzoni sagomati derivati da vecchie traversine di binari tipo "K".



Il citofono a Vibaden montato su una piantana. Foto n. 42

Nelle **foto dalla n. 43 alla n. 45** viene simulato il colloquio tra un fuochista, o un macchinista che si sia portato sul lato sinistro, e un

dirigente che dà istruzioni al personale della Br 86 per la movimentazione di un gruppo di carri carbone.



Il fuochista parla al citofono montato su una piantana. Foto n. 43



Il fuochista parla al citofono montato su una piantana (particolare ravvicinato).
Foto n. 44



La Br 86 esegue le direttive del Dirigente del Movimento. Foto n. 45

§7 IL RIFORNIMENTO MOBILE DI NAFTA PER LOCOMOTIVE A VAPORE

Ripropongo un pezzo tratto e modificato dal mio libro “Serena discussione...”, ad uso e consumo di quanti non abbiano potuto leggere queste righe e vedere queste immagini...

Con le **foto dalla n. 46 alla n. 51** la coppia di carri, autocostruita sulla base di carri Märklin, tipica per il rifornimento di olio pesante in loco a vapore. Al vero i carri appartenevano al deposito di Bebra, un nodo ferroviario nella Germania del nord a circa 120 km da Francoforte sul Meno (...). In pratica era un mini rifornitore mobile per loco a vapore alimentate a nafta, forse perché nel deposito di Bebra non c'erano il deposito per olio pesante verticale (...) ed il distributore della colonna di carico della nafta stessa. La passerella serviva agli addetti per salire sui tender e nel carro c'era sul tetto un tubo rigido mobile, che si vede manovrare dai personaggi Preiser, mentre il motore della pompa di carico dal carro serbatoio era celata nello stesso carro, gli addetti potevano salire e scendere sul tetto da una scaletta che si intravede sul tetto del carro di legno (al vero) con la pompa; la coppia di carri veniva portata sul binario parallelo a quello della loco a nafta da una loco da manovra, come si dice: “Se la montagna non va da Maometto...” per la realizzazione della coppia di carri sono state necessarie ore di lavoro ed una accurata ricerca fotografica, posso solo dire che, se fossi riuscito a contattare la loro redazione avrei voluto riprodurre gli schizzi della Rivista Bahn & Modell, ma...



Nel Bw di Bebra il carro *pompa* era abbinato ad un carro serbatoio. Foto n. 46

La manovra di affiancamento delle loco a vapore alimentate ad olio pesante e il loro rifornimento era altamente spettacolare.

Nella [foto n. 47](#) si vede un addetto che, attraverso il passaggio sulla destra fornito di scala, è già salito sul tetto ed è pronto a indirizzare quel tubo sottile sulle portelle della nafta, poste sul tender della vaporiera accanto a quelle dell'acqua. Il tubo poggia normalmente su una incastellatura che potete vedere sulla destra del carro ponte, nelle varie sequenze, ma specialmente nelle [foto n. 46, 47 e 49](#).

Per quanti fossero interessati, sono in grado di fornire *privatamente* le quote per la realizzazione di questa “accoppiata” e preciso anche un altro dettaglio: a Bebra il carro pompa, ricavato da un carro tipo G 10 (esempio: dalla confezione 46141, 2004), era abbinato anche a carri cisterna a due assi (esempio il 46428 o simile). La realizzazione della pompa si può omettere, dato che si trova all'interno del carro.



Un addetto è già salito sul tetto del carro che ospita la pompa. Foto n. 47



La Locomotiva a olio pesante veniva affiancata ai due carri (in questa foto dal lato destro). Foto n. 48



Il tubo che pompa l'olio pesante viene indirizzato verso il tender. Foto n. 49



La passerella mobile serviva agli addetti per attraversare in sicurezza dal carro pompa al tender e viceversa . Foto n. 50

§§ ANGOLI CITTADINI

La fantasia si può sbizzarrire a ricreare situazioni diverse e in epoche diverse. Consiglio così di rileggere il capitolo 12° “Anacronismi...”, ma anche di liberare il vostro ingegno e, con le vostre capacità di realizzatori, potrete ricreare originali situazioni.

Se potrete poi disporre di uno spazio adeguato anche il Car Faller System è molto consigliabile per movimentare le auto.

In caso contrario conviene, secondo me, simulare delle situazione di traffico intenso che bloccano le strade. Un passaggio a livello chiuso rende plausibile una tale situazione. Naturalmente la mia è stata una scelta personale dettata dal fatto che, per attuare la circolazione anche di tre soli camion, avrei dovuto sacrificare come minimo un paio di binari nella stazione centrale... **foto da n. 51 a n. 61.**



Traffico intenso al passaggio a livello a Vibaden tre, anni Sessanta. Foto n. 51



Traffico intenso al passaggio a livello a Vibaden tre, anni Ottanta. Foto n. 52



Auto in sosta a Vibaden tre anni Ottanta. Foto n. 53



Traffico intenso a Vibaden tre. Foto n. 54



Traffico intenso nel centro di Vibaden. Foto n. 55



Traffico scarissimo alla stazione di Vibaden nei primi anni Cinquanta. Foto n. 56



Auto in sosta a Vibaden tre anni Novanta. Foto n. 57



Taxi in sosta alla stazione centrale di Vibaden tre anni Sessanta. Foto n. 58



Auto in sosta per un matrimonio a Vibaden tre, anni Cinquanta. Foto n. 59



Una moto in sosta davanti ad un gruppo di "signorine" a Vibaden. Foto n. 60



Operai lavorano a delle condutture, auto ferme. Foto n. 61

§9 CANTIERI FERROVIARI



Subito dopo il ponte sono affluiti numerosi mezzi di servizio! Foto di M. Cozza n. 62

Ogni tanto mi piace simulare dei momenti che i *fruitori* del treno, i passeggeri per *dirla facile*, non vedono quasi mai, anche se disagi, che simili situazioni (foto n. 62) comportano, si ripercuotono sul nostro umore: “*Sempre ritardi*”, borbottiamo. Naturalmente non pensiamo che la sicurezza è molto più importante di qualche minuto perso. Sia come sia sulle linee ferroviarie dei Paesi civili gli operai sono all’opera notte e giorno per far in modo che i treni arrivino sempre e... bene.

Il 2 maggio 2009, ho ricevuto la gradita visita di Tito Myhre e del fermodellista Giuseppe Moretti. Dato che fondamentalmente sono un giocherellone, ho, per scherzo, prima che entrassero nella sala di Vibaden, sentenziato che le linee erano tutte bloccate per un guasto...

La delusione si è dipinta per un attimo sulle loro facce, ma dopo qualche istante hanno capito che il guasto era *simulato* e che sulle linee erano presenti le varie draisine di servizio, loco diesel *rombanti* (dato che i lavori riguardavano proprio la manutenzione della linea aerea) e molti operai all’opera tra i binari e nelle [foto, dalla n. 63 alla n. 65](#), lo spettacolo che è andato in scena per i due amici. Poi tutto è stato sgomberato e i treni (ambientazione 1978) hanno ripreso a viaggiare. Nelle [foto n. 66 e n. 67](#) invece, una variante di blocco di linea con un convoglio Rtz all’opera in galleria (esercitazione, non incendio) e ambientazione attorno al 1998.



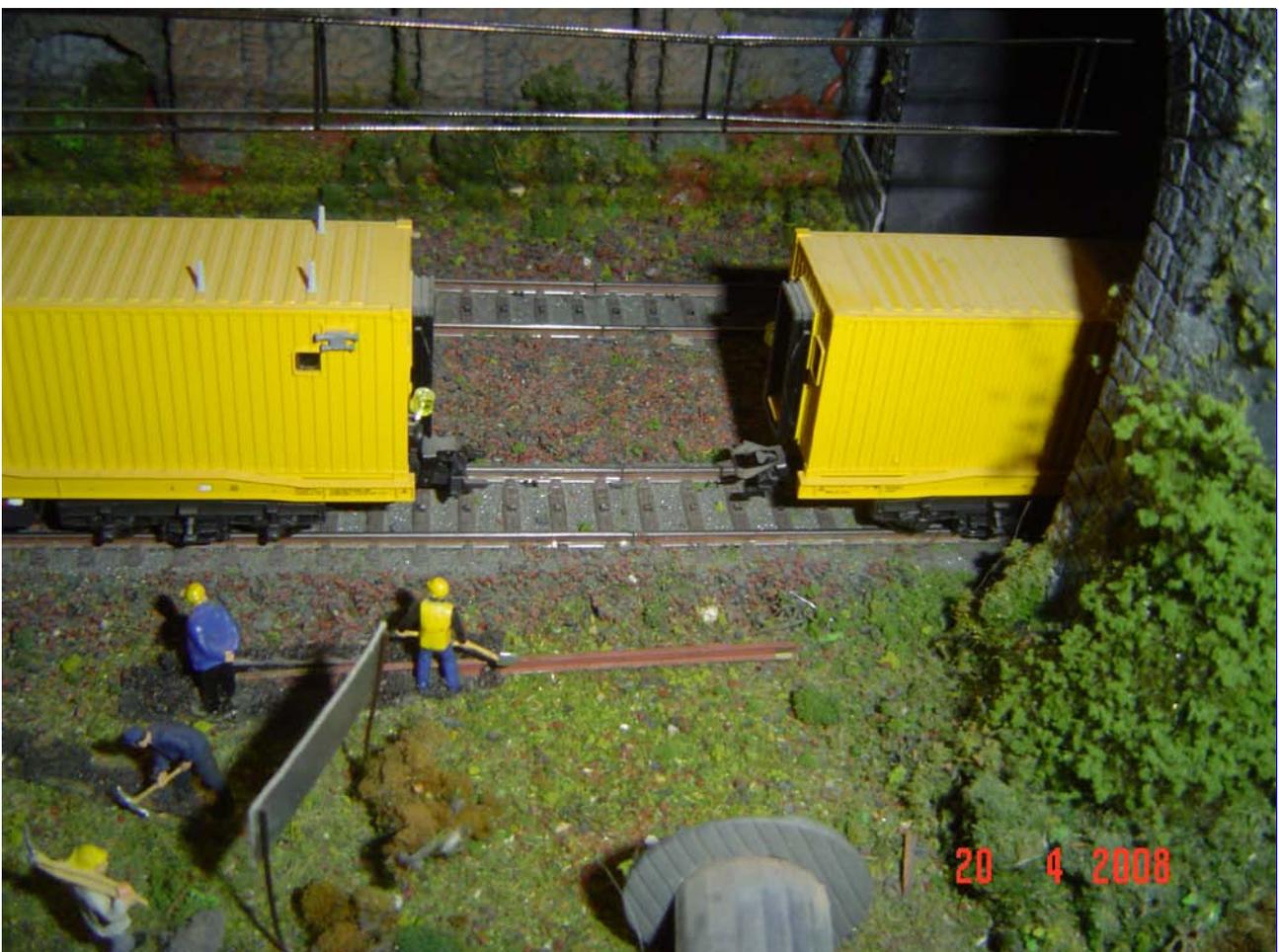
La messa in scena con numerosi mezzi di servizio! Foto n. 63



Una 290 traina dei carrellini. Foto n. 64



La 221 traina la carrozza misure con pantografi sollevabili digitalmente. Foto n. 65



Il convoglio per il salvataggio in galleria Rtz durante un'esercitazione. Foto n. 66



Il convoglio per il salvataggio in galleria Rtz durante un'esercitazione. Foto n. 67

§10 INSOLITE MINI COMPOSIZIONI

Assolutamente riprese dalla realtà queste due mini composizioni che vedono protagonisti due mini diesel Köf.

Nella **foto n. 68** un carrellino autocostruito e carico di materiale per la manutenzione di linea, trainato da un diesel, con cabina aperta, in una ambientazione attorno al 1960.

Nelle **foto, dalla n. 69 alla n. 71**, in ambientazione attorno al 1975, un Köf Br 323, con cabina chiusa, traina un tender di una Br 043.

Per la precisione il tender è stato preso da una loco Roco da rottamare e reso folle con l'eliminazione del pesante motore, degli ingranaggi ed alleggerito per quanto possibile. Nonostante ciò purtroppo il piccolo diesel Märklin incontra difficoltà insormontabili a superare a bassa velocità i deviatori con un tale peso (il tender Roco era motorizzato e quindi metallico) e mi debbo accontentare di farlo entrare ed uscire dai garage della piattaforma girevole, al massimo lo tengo, in bella vista, su un tronchino. Il lato del tender che si accoppiava con la loco a vapore era nella realtà molto complesso e, per evitare pressapochismi modellistici, l'ho coperto con una protezione (non visibile nelle foto) che imita una coperta impermeabile.



Un Kof traina un carrello di servizio per la manutenzione in linea. Foto n. 68



Un Kof, Br 323, traina un tender di una Br 043 sul ponte girevole. Foto n. 69



Un Köf, Br 323, traina con difficoltà il tender di una Br 043. Foto n. 70



Un Köf, Br 323, spinge il tender sulle fosse di visita di Vibaden. Foto n. 71

§11 ORIGINALITÀ A MERKLINGEN

(si ringrazia per le foto Marco Palazzo)



Un passaggio a galleria in una fabbrica, tipicamente tedesco. Foto n. 72

Queste foto, già presentate sul mio libro, sono state scattate da Marco Palazzo anni orsono, quando il grande plastico di Merklingen, che prende il nome da una cittadina a 23 km a sud di Göppingen (!), era ancora totalmente realizzato con materiale Märklin “K”.

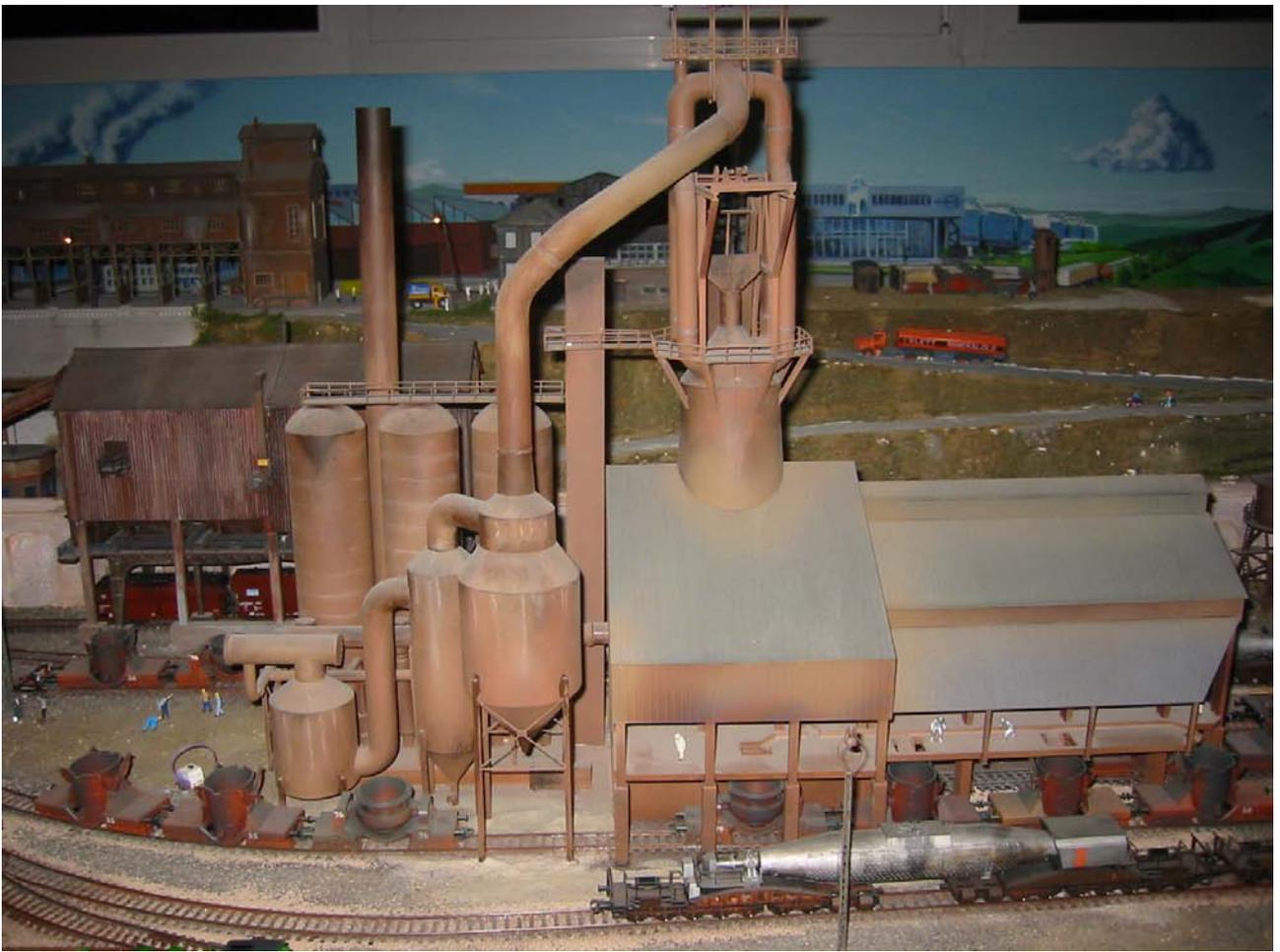
Delle vicende dell’impianto, e delle diatribe successive, me ne sono già occupato nel mio libro. Qui voglio solo presentare, con le **foto dalla n. 72 alla n. 77**, alcuni angoli originalissimi del grande plastico, con situazioni riprese dagli ideatori di Merklingen che dimostrano quanto sia stata curata la preparazione delle scene paesaggistiche di contorno. Certo... poi è arrivato l’immenso impianto di Amburgo e tutto è stato ridimensionato ed al suo confronto anche i 400 metri quadrati di Merklingen sembrerebbero poca cosa, ma, come ho detto e ripetuto, non è la botte grande che fa grande il vino e anche un nostro piccolo diorama, purché ben curato, può dare grandi... piccole, soddisfazioni.



Un angolo rilassante con giochi e una casetta sull'albero. Foto n. 73



Un passaggio di pecore e una cascina abbandonata, scena perfetta. Foto n. 74



La grande fonderia che fa sembrare minuscoli i carri siluro per ghisa fusa! Foto n. 75



La linea ferroviaria corre accanto a serre e ad un rivenditore per accessori da giardino. Foto n. 76



La grande passerella che sovrasta i binari di una stazione secondaria. Foto n. 77

§12 DUE FOTO REALI VERAMENTE ORIGINALI

Concludo questo capitolo con due strane foto che devono far riflettere quanti, in un attacco di purismo realistico, tendono a criticare le scelte di amici fermodellisti, sulle composizioni o sulla scelta di questo o quel rotabile...

Nella penultima **foto n. 78** una 218 in sosta mentre sta per trainare una loco elettrica 152, quasi certamente la titolare del lungo merci, su una linea priva di catenaria e in una situazione chiaramente invernale. Perché? Immaginate una deviazione sulla linea principale, un traino speciale per condurre a destinazione una loco elettrica superando una tratta senza linea aerea, o quel che vi salta in mente.



La 218 DB AG traina una loco elettrica in un tratto privo di linea aerea. Foto n. 78

Nell'ultima **foto n. 79** un mini trattore da manovra sta trainando sul ponte girevole, pur dotato di linea aerea, una gigantesca Br 151, anche qui in epoca recente visto il taglio dritto del *bavaglino* applicato solo nelle ultime riverniciature delle 151 dalle DB AG, nella seconda metà degli anni Novanta. Perché? Immaginatevi qualsiasi situazione plausibile: la loco elettrica è in riparazione, la linea aerea non è attiva, il macchinista è malato, o...

Questo è il bello del modellismo ferroviario!



La 151 DB AG trainata da un trattore diesel su un ponte girevole pur dotato di linea elettrica. Foto n. 79

Gian Piero Cannata

