

Asesoramiento: Joan Carles Casas, de la librería Rocafort, Barcelona

Diseño de cubierta: Víctor Viano
Fotografía de cubierta: Image Bank

Título original: *Anlagen Porträts. Modellbahn-Faszination*

Traducción: JPV Serveis Editorials

© 1995 by transpress Verlagsgesellschaft mbH

© Grupo Editorial Ceac, S.A., 1998

Para la presente versión y edición en lengua castellana

Libros Cúpula es marca registrada por Grupo Editorial Ceac, S.A.

ISBN: 84-329-1282-4

Depósito legal: B. 38.136-1998

Industria Gráfica Domingo, S.A.

Impreso en España - Printed in Spain

Grupo Editorial Ceac, S.A. Perú, 164 - 08020 Barcelona

Internet: <http://www.ceacedit.com>

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni el registro en un sistema informático, ni la transmisión bajo cualquier forma o a través de cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación o por otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del copyright.

Índice

Introducción 5

- 1** Una estación para una maqueta 6
- 2** En el bosque de Turingia 12
- 3** Tesoros para jugar 16
- 4** La maqueta sajonia transformable 22
- 5** Maqueta de otoño en Cottbus 27
- 6** Cuento de invierno a escala N 33
- 7** Manzanas a escala TT 38
- 8** El ferrocarril de Vorharz 42
- 9** Maqueta de vapor en el ferrocarril de Furka 46
- 10** El Sauerland en versión original 52
- 11** La maqueta prusiana 57
- 12** Sueños en TT 61
- 13** De excursión con el ferrocarril del bosque 66
- 14** En el imperio de las leyendas 70
- 15** El Saarland a escala N 75

- 16** Día de mercado en Tipton Parva 80
- 17** Ferrocarril de jardín de invierno 84
- 18** Tranvía de Dresden 89
- 19** En ferrobús a Wuitz 94
- 20** Divertirse con una maqueta 98
- 21** El hogar en el ferrocarril 103
- 22** Un ferrocarril privado idílico en Karingerode 108

Introducción

Descubra una nueva cara del modelismo

«Por fin un nuevo libro de maquetas», claman unos; «otro nuevo libro de maquetas», afirman otros. Los planos de maquetas son como el café, fascinantes, divertidos, pero si no se aprovecha su efecto estimulante éste se acaba perdiendo. La experiencia muestra que rara vez se aceptan los planos sin rechistar y se reproducen traviesa a traviesa. A menudo la fascinante idea inicial acaba tan transformada que ya no recuerda al modelo original. A pesar de ello, no cesa la demanda de publicaciones de planos de maquetas ya sea para mejorar la propia creatividad o para compararla con las ideas de los demás.

El libro que tiene en sus manos se diferencia de otros aparecidos sobre el tema en que las maquetas de trenes se presentan con una gran cantidad de ilustraciones y acompañadas de los correspondientes planos. Para ello hemos seleccionado las maquetas más bonitas del

archivo de la revista mensual *ModellEisenbahner* en las siguientes escalas: IIm, H0, TT y N. La selección es tan variada como la propia afición al modelismo ferroviario y va desde una maqueta LGB al aire libre en invierno hasta la H0 tan grande como una habitación y que evoca el dorado otoño. De todos es sabida la curiosidad de los modelistas por el mayor número de detalles posible, por lo que cada maqueta se acompaña con un recuadro donde se vuelven a resumir todos los datos técnicos y de montaje.

Esperamos que la lectura de este libro sea amena para el modelista, que las maquetas presentadas tengan el mismo efecto estimulante entre los lectores que una taza de buen café y que consiga satisfacer el deseo de perfección en las maquetas de construcción propia.

Georg Kerber

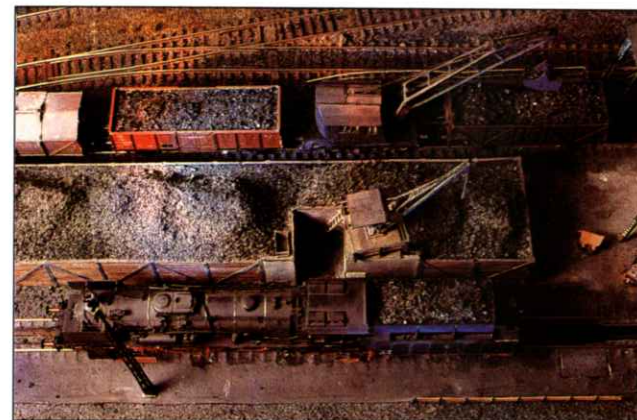
1

Una estación para una maqueta

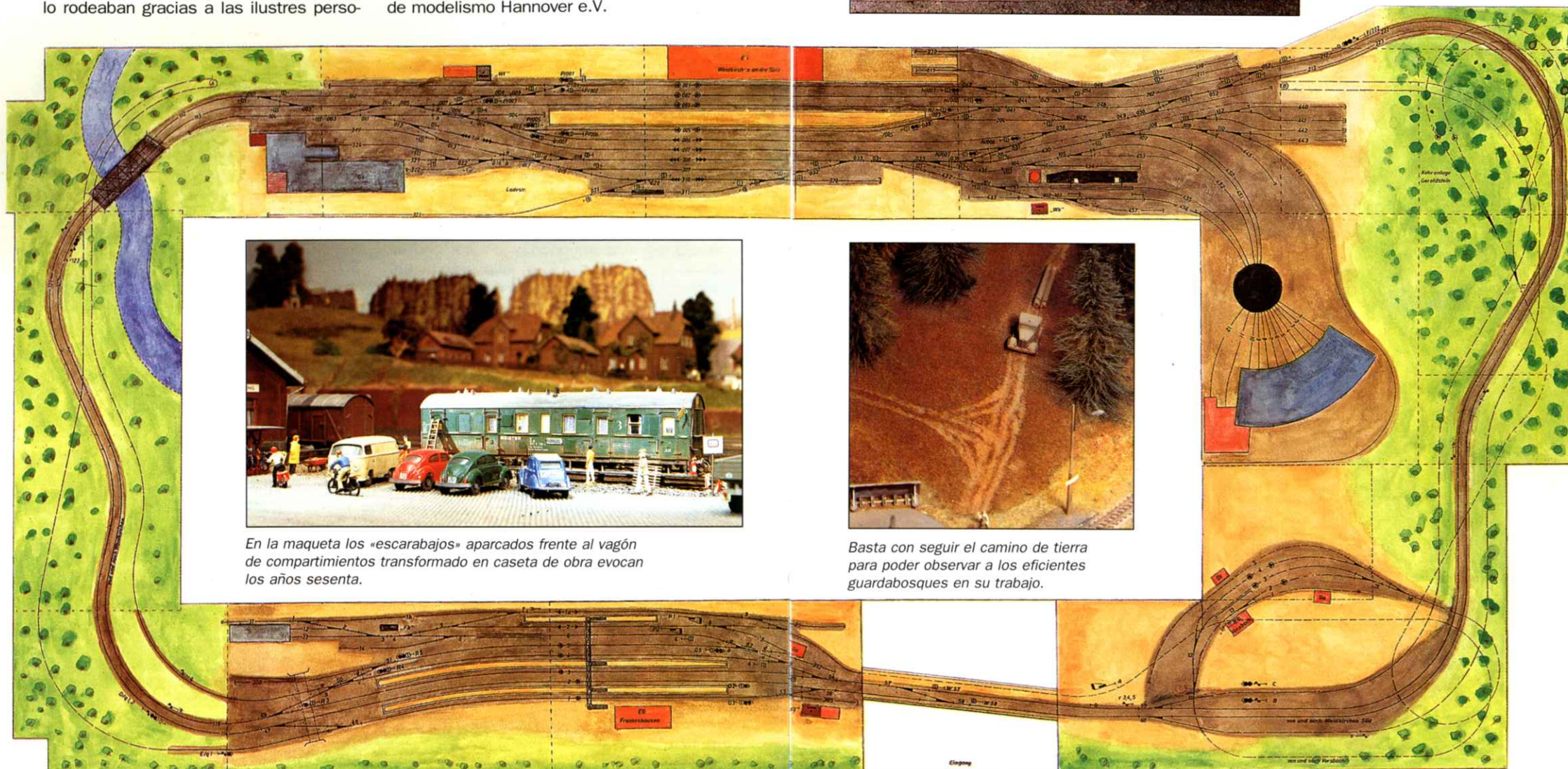
Cuando a mediados del siglo XIX se construyó la estación de Herrenhausen, en Hannover, las maquetas sirvieron en primer lugar para una rápida construcción del castillo y de los amplios parques que lo rodeaban gracias a las ilustres perso-

nalidades de la dinastía hannoveriana y sus paladines.

Actualmente la estación está fuera de servicio. El edificio principal, muy bien conservado, alberga la maqueta HO del club de modelismo Hannover e.V.



En la época de las locomotoras de vapor la actividad era siempre frenética. Para dar una mayor sensación de realismo, una grúa giratoria descarga los vagones de carbón.



En la maqueta los «escarabajos» aparcados frente al vagón de compartimentos transformado en caseta de obra evocan los años sesenta.



Basta con seguir el camino de tierra para poder observar a los eficientes guardabosques en su trabajo.



En la época de las locomotoras de vapor había en todas las zonas de mantenimiento de trenes un mecanismo de tubo que mediante aire a presión y unas barras largas eliminaba los residuos de las tuberías de calefacción y salida del vapor de las locomotoras.

Historia del club

En la primavera de 1947, en respuesta a un anuncio en la revista *Modellbahnen*, un grupo de hombres se reunió en Hannover para fundar un club de modelismo ferroviario. Cuando en 1952 se decidió vender el antiguo refugio antiaéreo nº V, que se encontraba en el subsuelo de la estación, los modelistas fundadores decidieron adquirir la sala más grande para construir una maqueta. Sin embargo, a mediados de los cincuenta, la sala se tuvo que utilizar como almacén para fines caritativos y no volvió a estar disponible hasta que concluyó el retorno de los últimos prisioneros de guerra. En 1963 se rescindieron todos los alquileres de las salas del refugio y quedó el esqueleto de la maqueta que se había comenzado a construir y que no se pudo desmontar completamente hasta 1966. No obstante, se conservaron muchas piezas de esta «premaqueta» que se acabaron integrando más tarde en la maqueta II del club.

Concepción de la maqueta

Según el diseño de Max Babst, la maqueta debía montarse a lo largo de la pared. Actualmente se han materializado tantas ideas de los miembros del club, que apenas queda nada del plan original y se ha acabado formando una maqueta oval gigante, pero teniendo en cuenta el tamaño, resulta difícil reconocer la forma ovalada. La concepción en vía estrecha H0e también surgió durante la construcción de la maqueta y hoy en día repre-

senta un elemento imprescindible del conjunto.

Después de que detrás del edificio Waidkirchen an der Sülz se echara abajo la pared que daba a las salas posteriores, el núcleo de montaje de la maqueta se ha trasladado a esta zona. Aquí surgió una gigantesca estación de depósito y fabricación de trenes que sólo se podía controlar con un sistema automático muy preciso.

Construcción de la maqueta

La maqueta tiene 10 m de largo y, en el centro, 4,75 m de ancho. La mayor profundidad es de 2,30 m, aunque la norma son profundidades «manejables» de 1,10 m. La base se compone de un bastidor de listones de madera y soportes metálicos. La superficie del armazón se ha cubierto con una plancha de madera contrachapada de 13 mm de espesor para que se pueda caminar (con ciertas limitaciones) sobre ella, algo imprescindible en una maqueta de tal tamaño. Las rampas de acceso a los niveles inferiores descansan en las costillas del bastidor, así se consigue una estructura estable y rígida para todas las vías.

La base del paisaje se compone de malla metálica y papel de periódico aplastado al que se le ha dado una fina capa de masilla de yeso. Las superficies grandes se han recubierto con esteras de césped. Las rocas se han elaborado con trozos de corteza de corcho y en los bordes se ha utilizado masilla marrón. Los edificios, con algunas excepciones, provienen



¡Sorprendente! A pesar de la época de bonanza económica, aún hoy en día a Waidkirchen an der Sülz le basta con sólo un vagón silo de cemento.



«Con el ferrocarril de vía estrecha a la montaña.» Éste es el lema del segmento H0e de la maqueta del club. En el depósito están cargando carbón en la locomotora de vapor.

de kits de montaje que se pueden encontrar en el mercado, y se han modificado y reconstruido ampliamente. El gran efecto de profundidad se consigue gracias a unos bastidores de fondo de MZZ y algunos decorados propios con nubes colocados unos centímetros por detrás del borde posterior de la maqueta.

Los visitantes que contemplen la maqueta sentados tendrán el relieve a la altura de los ojos. ¡Una maravilla para la vista! Los que estén de pie apenas tendrán una buena perspectiva desde arriba, porque el borde de la maqueta se eleva 1,17 cm sobre el suelo. Los niños podrán utilizar las escaleras alrededor de la maqueta para disfrutar del espectáculo.

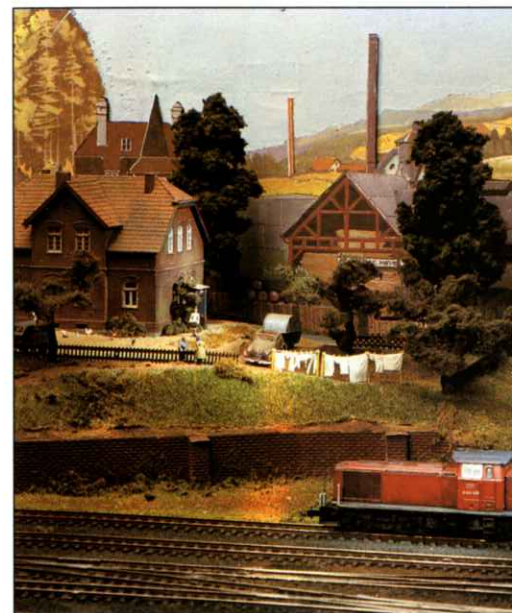
Para las vías se recurrió a diversos fabricantes. Las primeras vías Nemec (hoy Schullern) se han completado con algunas de Peco y Roco. En los tramos de vía estrecha se han utilizado vías Bemo. Todas las vías, incluso las que no están a la vista, descansan sobre tiras de corcho que amortiguan el ruido; y todas las vías visibles tienen su correspondiente balasto. Los mecanismos de las agujas tanto del ferrocarril normal como del de vía estrecha son dispositivos de posicionamiento con motor de la casa Fulgurex.

Control

Los tramos de vía normal están provistos de señales luminosas diurnas y los de vía estrecha de semáforos. El control de fun-

cionamiento se realiza de forma descentralizada mediante cuatro cuadros geográficos de mando de diferentes tipos. Así, los puestos de agujas de las estaciones de Frankenhausen y Waidkirchen an der Sülz se han concebido según el puesto de agujas Dr SpDrS 60. El control y el cortacircuitado se realiza mediante relés. Equipos electrónicos se encargan de los avisos de vía ocupada. Para una mayor facilidad en el manejo, los puestos de agujas mencionados pueden funcionar también de forma automática.

La alimentación eléctrica de toda la maqueta se realiza mediante una combinación de circuitos de segmento (A) y circuitos adicionales (Z). La conexión y el ajuste de la corriente de circulación se realizan por medio de tramos preajustados o de reguladores manuales. Para el funcionamiento de la maqueta se necesitan seis operarios: jefe de circulación, ayudante de jefe de circulación, capataz de maniobras y guardagujas. El trabajo se distribuye según las necesidades de funcionamiento y para comunicarse entre ellos utilizan teléfonos. La circulación de los trenes se produce según un concepto de funcionamiento prefijado y todo sucede de forma secuencial. Todas las posiciones de mando trabajan de forma paralela gracias a un marcador de secuencias, y una secuencia no comienza hasta que no ha concluido la anterior. Un solución muy acertada, ya que así se evita desde un principio el caos y el aburrimiento.



Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ninguno en concreto. Paisaje, desde terreno prealpino hasta paraje de montaña.

Escala: H0, vía ancha y vía estrecha de 755 mm (H0e), dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías normales: Nemec, Roco y Peco (altura del rail: 2,5 mm). Vías estrechas: Bemo (altura del rail: 2 mm). Más de 150 m de vía normal y 23 m de vía estrecha. 97 mecanismos de agujas en la vía normal, 20 en la estrecha.

Dimensiones de la maqueta:

Aproximadamente 10 m de largo y 4,50 m de ancho, superficie total ocupada: 48 m².

Paisaje: Malla metálica con papel prensado, yeso y esterillas de césped.

Edificios: Kits de montaje de diferentes fabricantes, envejecidos para que parezcan más antiguos.

Vehículos: Diferentes fabricantes, algunos envejecidos para que parezcan más antiguos y «con muchas modificaciones».

Menos mal que ya ha llegado la era de las locomotoras diesel. Así la colada de la señora Mayer no se ensuciará tanto.



En los ferrocarriles de vía estrecha también se utilizan locomotoras diesel.

¿Se puede saber qué hace el remolque del tranvía delante de la zona de servicio del ferrocarril secundario?



A la izquierda: Parece ser que el coche de pasajeros de bogies ha sufrido un incendio. La policía ya se encuentra en el lugar del suceso e investiga las causas.

2 En el bosque de Turingia

«De Stützerbach a Frauenwald», éste es el nombre que el berlinés Wolfgang Karrasch dio a su maqueta H0 de motivos turingios. Junto a la reproducción del paisaje único del bosque de Turingia destacan especialmente en la maqueta las combinaciones de trenes auténticos de este trayecto y el tipo de locomotora de posguerra.

Modelo original

En 1876, a instancias de la Sociedad de Ferrocarriles de Turingia, ya se había construido la línea férrea de Arnstadt a Ilmenau. Con este ferrocarril, la pequeña ciudad de Ilmenau estaba por fin conectada a la red ferroviaria, algo deseado desde hacía mucho tiempo no sólo por la llegada del turismo sino también por la boyante industria vidriera que se estaba desarrollando en esta ciudad. La prolongación del ferrocarril a través de la cima del bosque de Turingia pasando por Stützerbach hacia Schleusingen ya estaba decidida antes de la llegada del tramo procedente de Arnstadt. La pendiente de 59 0/00 entre Stützerbach y Rennsteig hizo necesaria la utilización de cremalleras, la primera vez que se utilizaba este sistema en los ferrocarriles prusianos. Para este servicio se utilizaron principalmente locomotoras T-28, luego la locomotora de la serie 93. En el vértice del tramo se encuentra la estación de Rennsteig, concebida como punto de retorno. Aquí se encontraba el origen de un fantástico ferrocarril privado que se

dirigía hacia Frauenwald y que dejó de funcionar en 1965.

Concepción de la maqueta

La armonía entre el ferrocarril y el paisaje y las inconfundibles casas de paredes entramadas típicas de Turingia con sus tejados de pizarra incitaron al modelista a adoptar este motivo. Las estaciones de Stützerbach, Rennsteig y Frauenwald se han reproducido siguiendo con gran fidelidad los modelos originales, mientras que los «módulos de bosque» que se encuentran en la maqueta no siguen ningún modelo concreto. El modelista utiliza un truco para resaltar el carácter montañoso de la región y las dificultades con las que se encuentra el ferrocarril: ha colocado los módulos de las estaciones a diferente altura y para superar los desniveles utiliza túneles y bucles con una gran pendiente que no se corresponden con el tramo real.

La construcción preferida de la maqueta son los tramos rectos; no obstante, los segmentos se pueden transformar en tramos en forma de U o Z utilizando módulos esquinados.

Construcción de la maqueta

Para una maqueta con tantas montañas sólo se puede recurrir a un método de construcción: un armazón a partir de tela metálica con capas de papel contracolado



El edificio principal de la estación de Stützerbach se ha construido a escala 1:87 a partir de dibujos originales. La locomotora también puede cambiar de sentido para dirigirse a Ilmenau.

y masilla modelada. Para la superficie se han utilizado sobre todo esteras de césped y flocado para esparcir. Para la representación de la flora se han empleado plantas artificiales con algunos retoques y productos naturales de bosques y prados de la región. Para los tramos de vías se han utilizado vías de Pilz y se ha renunciado a conexiones complicadas. Únicamente en la estación de Rennsteig ha sido inevitable la construcción de dos cruces de vías dobles y un puesto de agujas de tres vías por motivos de funcionamiento.

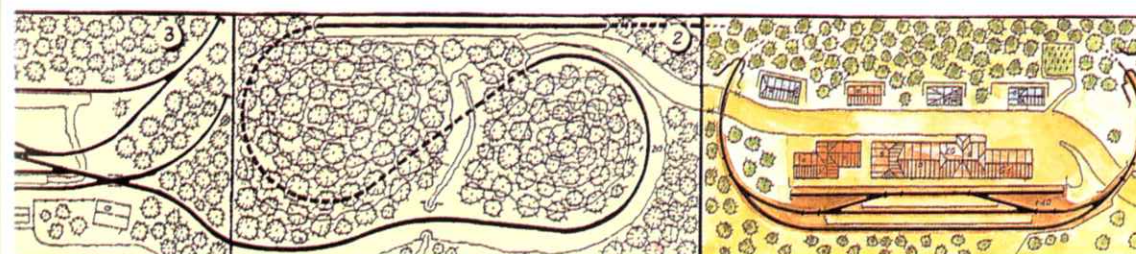
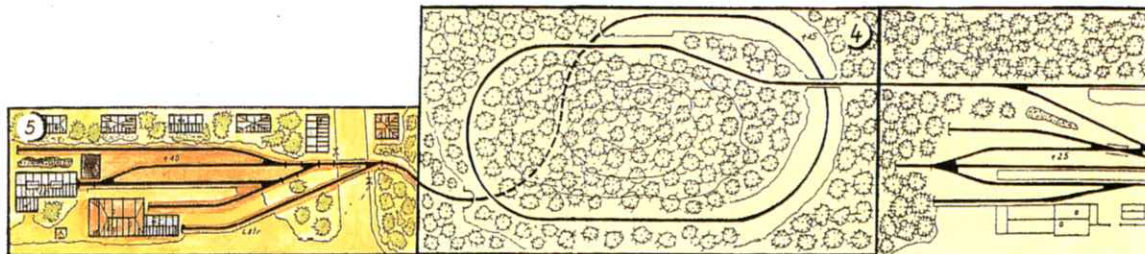
Los edificios de las tres estaciones de Stützerbach, Rennsteig y Frauenwald se han reproducido siguiendo los modelos originales. Para su construcción se ha em-

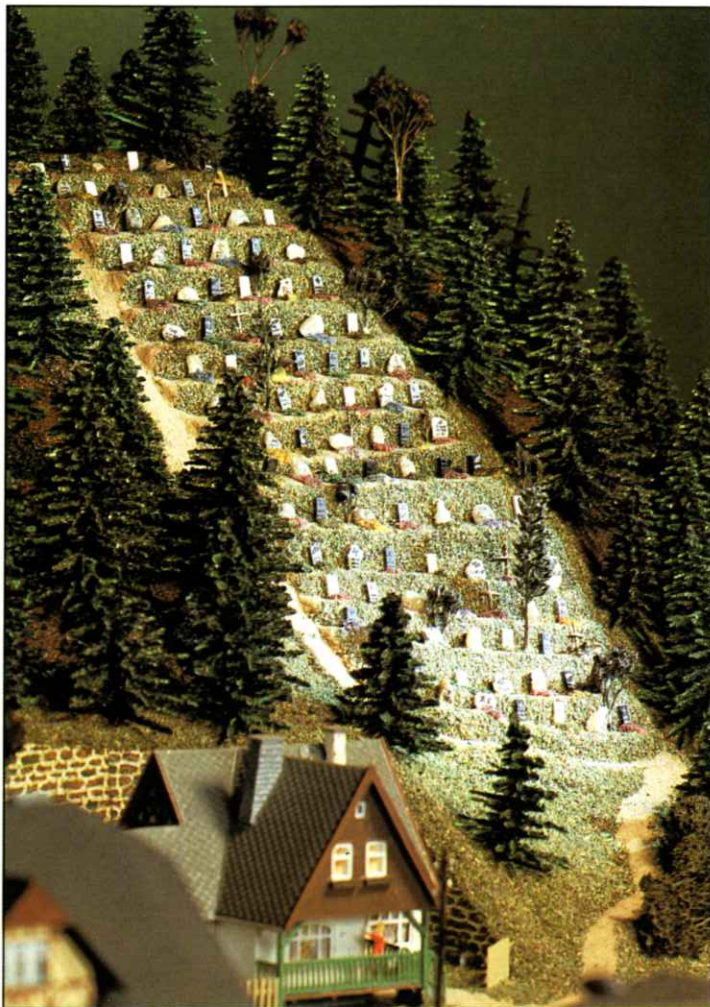
pleado sobre todo cartón y planchas de plástico, y para dibujar los edificios se han utilizado fotografías. Para los demás edificios se han utilizado kits de montaje de Auhagen. Finalmente, para dar la naturalidad necesaria al paisaje se han empleado acuarelas, colorante en polvo y restos de tóner de fotocopiadoras.

El cementerio de la ladera detrás de la estación de Stützerbach existe realmente. Para las lápidas se han utilizado mojones kilométricos, que se pueden encontrar en cualquier tienda especializada, y se han hecho minúsculas inscripciones que se pueden ver con una lupa.

Material rodante

De forma correspondiente a la época III elegida sólo se utilizan locomotoras de vapor Tanque; a excepción de un automotor de dos ejes en el ferrocarril priva-





El cementerio de la ladera existe realmente. Las lápidas a escala H0 llevan inscripciones que se pueden leer con lupa.

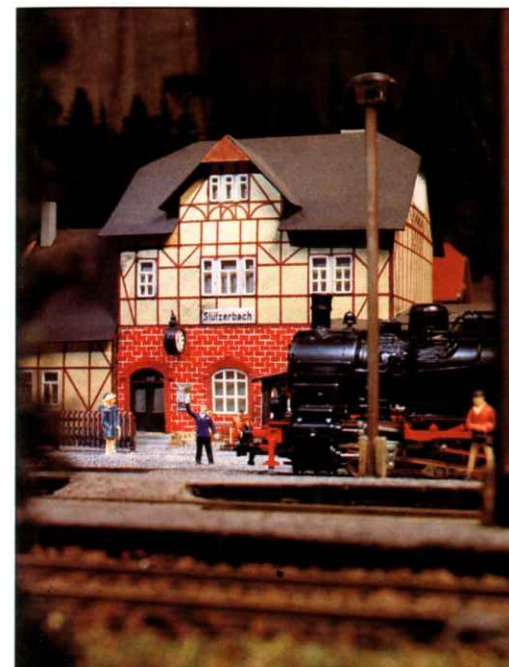


En la época de la RDA se podían ver en la zona camiones del tipo G5 cedidos por el ejército.

do a Frauenwald, que se construyó en 1937, y que el modelista ha reproducido modificando un modelo existente en el mercado.

Las locomotoras más características de esta región son las de las series 89, 91, 94 y 98. Las locomotoras de la serie 94 se utilizaban para el transporte de pasajeros y mercancías pesadas, mientras que las de la serie 91 daban servicio pa-

ra trenes de mercancías ligeros. Las locomotoras T-3 de tres ejes se utilizaban exclusivamente en el tramo Rennsteig-Frauenwald, aunque también en servicios de maniobra. El parque de coches de pasajeros es muy variado. El modelista utiliza una unidad de dos pisos y un coche Reko de cuatro ejes para evocar el año 1960, cuando circulaba esta combinación en la realidad.



Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Trayecto Stützerbach-Rennsteig-(Frauenwald) en el bosque de Turingia.

Escala: H0, dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías y motores de agujas de Pilz. Aproximadamente 25 m de vía, 14 agujas simples, 2 cruces de vía doble, 1 aguja doble.

Dimensiones de la maqueta: 4 módulos de 2.000 x 1.000 mm, 1 módulo de 1.800 x 600 mm.

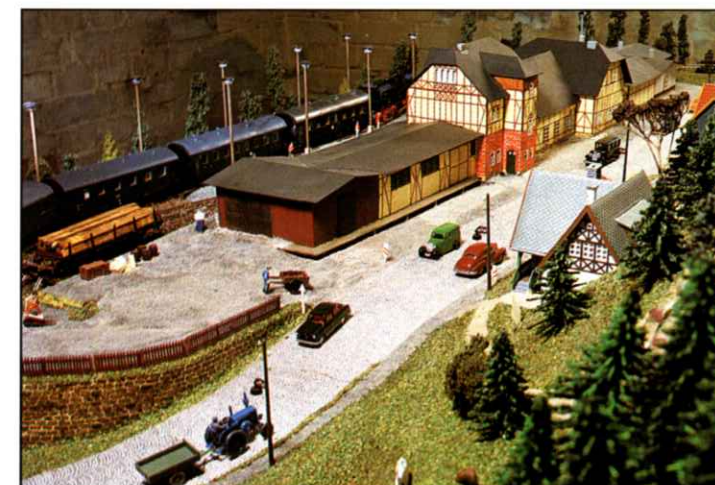
Paisaje: Armazón con tela metálica, papel y masilla.

Edificios: Construcción propia y kits de Auhagen.

Vehículos: Locomotoras de modelos que se pueden encontrar en el mercado, 94 541, 94 956, 94 1730, 91 338, 89 7002, 89 7462 y 89 6216, modificados; así como un automotor diesel de 2 ejes, construido en 1937 por Lindner en Ammendorf; unidad de doble piso de dos partes de la DR; varios vagones de pasajeros y vagones de mercancías de dos ejes; algunos trenes de pasajeros de 4 ejes de la familia Reko.

Por la noche el «último tren» con la 94 541 lleva a los excursionistas más rezagados de vuelta a Ilmenau.

Justo detrás del puente en la entrada de Stützerbach se encuentra la estación, reproducida fielmente en esta maqueta.



3

Tesoros para jugar

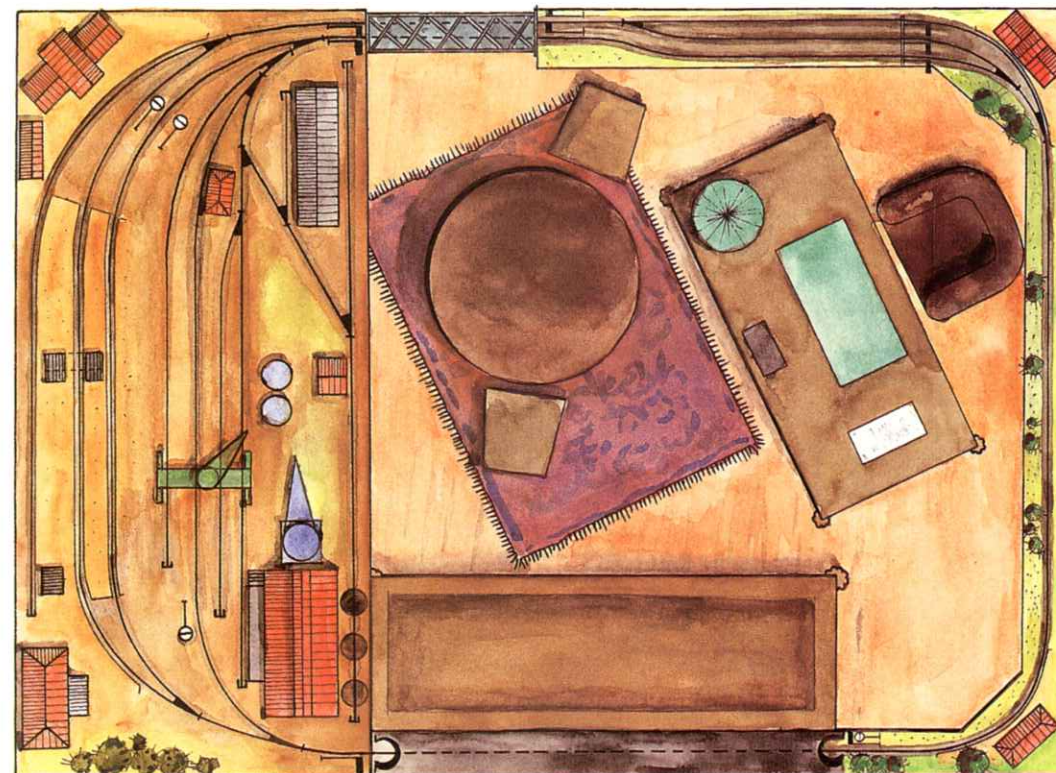
A los puristas del coleccionismo les va a dar un ataque al corazón cuando sepan que hay una persona que colecciona trenes de modelismo de escala 0, no sólo para deleitarse observando estas exquisiteces sino también ¡para jugar con ellas! Siegfried Franz, de Plauen, lo denomina «coleccionismo inclasificable» y no le supone ningún problema reproducir una vieja locomotora utilizando latón y ruedas de estaño fundido, y es que este fabricante de instrumentos ha hecho de su afición su trabajo: fabricante de juguetes.

Historia

Todo empezó con una maqueta Märklin de ancho de vía 0 (32 mm) que regalaron al modelista en los años cuarenta cuando

tenía ocho años. Desde el principio su comportamiento con este regalo navideño fue diferente de lo que uno estaba acostumbrado a ver en otros niños de la misma edad: el tren se convirtió en la principal ocupación no sólo durante el tiempo libre sino también, a menudo, en la escuela. Tampoco lo trataba como algo frágil que no se pudiera tocar porque se rompe, sino todo lo contrario, lo desmontaba por completo e inspeccionaba hasta el más ínfimo detalle. Hasta las averías fatales (por ejemplo el alambre partido de un rotor) las reparaba de forma totalmente profesional, incluso aunque tuviera que volver a bobinar completamente (¡a mano!) el rotor.

La cámara de los tesoros de Siegfried Franz está llena hasta los topes de exquisiteces.



Rápidamente se corrió la voz y ya con doce años el joven Siegfried no daba abasto para todo el trabajo de reparación que le encargaban, no hay que olvidar que nos encontramos en la época de posguerra y había escasez de juguetes. No es de extrañar que se acabara quedando con algunos de los juguetes que reparaba y que las madres que habían perdido a sus hijos en el frente le regalaran algunas cajas de modelismo. También su vocación profesional estaba muy influenciada por el modelismo ferroviario: fabricante de instrumentos musicales.

La colección

La palabra «inclasificable» utilizada al principio se podría aplicar para toda la filosofía coleccionista de Siegfried Franz. Nunca se ha mostrado partidario de la búsqueda obstinada de piezas antiguas por catálogo. Le encanta todo lo que cae en sus manos, lo limpia, lo restaura y lo pinta si es necesario, con el máximo cui-

dado y de forma muy profesional, y es que este fabricante de instrumentos musicales se ha convertido en un maestro juguetero y restaurador por cuenta propia. Las series se han ido completando a lo largo de los años. A la locomotora se le añadían vagones de equipaje y después los de pasajeros, hasta que el tren estaba completo y era igual al del catálogo, todo ello sin tener que soportar horribles subastas. En un principio, las estanterías sólo ocupaban una pared de la habitación del abuelo, actualmente todas las paredes, altillos y radiadores están ocupados. Incluso en los listones de la cortina hay trenes esperando su trayecto anual, y es que la singularidad de esta colección radica precisamente en que: ¡se puede jugar con ella!

Funcionamiento

Las vías, que al principio se coleccionaban con las cajas originales, se montaron rápidamente para poner a circular las pie-



Afortunadamente ya es historia la época de los viejos edificios de chapa en los que no se podía modificar la escala.



La grúa de Märklin costaba en los años treinta unos 7 marcos. Hoy en día puede llegar a superar los 1.000 Dm.

zas de la colección. Primero en el suelo, pero pronto se montó un bastidor sólido para una maqueta circular de 1,20 m de alto y siempre a lo largo de la pared: con una gran estación para maniobras y un pequeño puesto de agujas debajo de la ventana para que pudieran circular dos trenes a la vez.

¿Pero dónde se podían poner las vías de la puerta? Su esposa le había dicho: «La puerta tiene que quedar libre», a lo

que él respondió entre dientes: «Hay que tapar la puerta». Al final se ha llegado a una solución de compromiso: un puente plegable ante la entrada. Pero no un puente cualquiera, sino un puente profesional a escala, fabricado a partir de perfiles de aluminio ensamblado, que se puede plegar y que corta la alimentación de corriente del tercer raíl a izquierda y derecha del hueco para evitar que el tren se precipite, sin querer, al vacío.



Incluso las vagonetas de carbón se fabricaban a escala 0. También se pueden observar puentes giratorios frente al almacén.



Pura nostalgia: cuando un tren se acerca, las barreras cortan el paso mientras se oye el característico aviso de campana; la caseta del guardabarreras es demasiado pequeña para la escala 0.

La particularidad de la maqueta radica en que está concebida para que se pueda jugar con ella. Sin embargo, esto no significa ni mucho menos que se haya renunciado a elementos fieles al original, como una parca decoración y vías con balasto en los tramos visibles. Además, se han utilizado los antiguos edificios de chapa de principios de los veinte, que, a pesar de que son claramente demasiado pequeños, es-

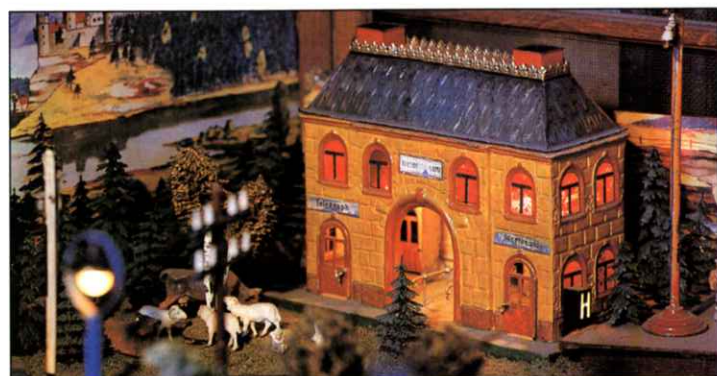
tán muy bien integrados en el conjunto estilístico de la maqueta con su aspecto de juguete de chapa. La «irreverencia» del coleccionista y juguetero llega a tales extremos que si falta algo en su colección lo fabrica él mismo. «Siempre había deseado tener una locomotora Crampton, una de esas con grandes ruedas. Como no la encontraba en las subastas, al final acabé fabricándome una.»



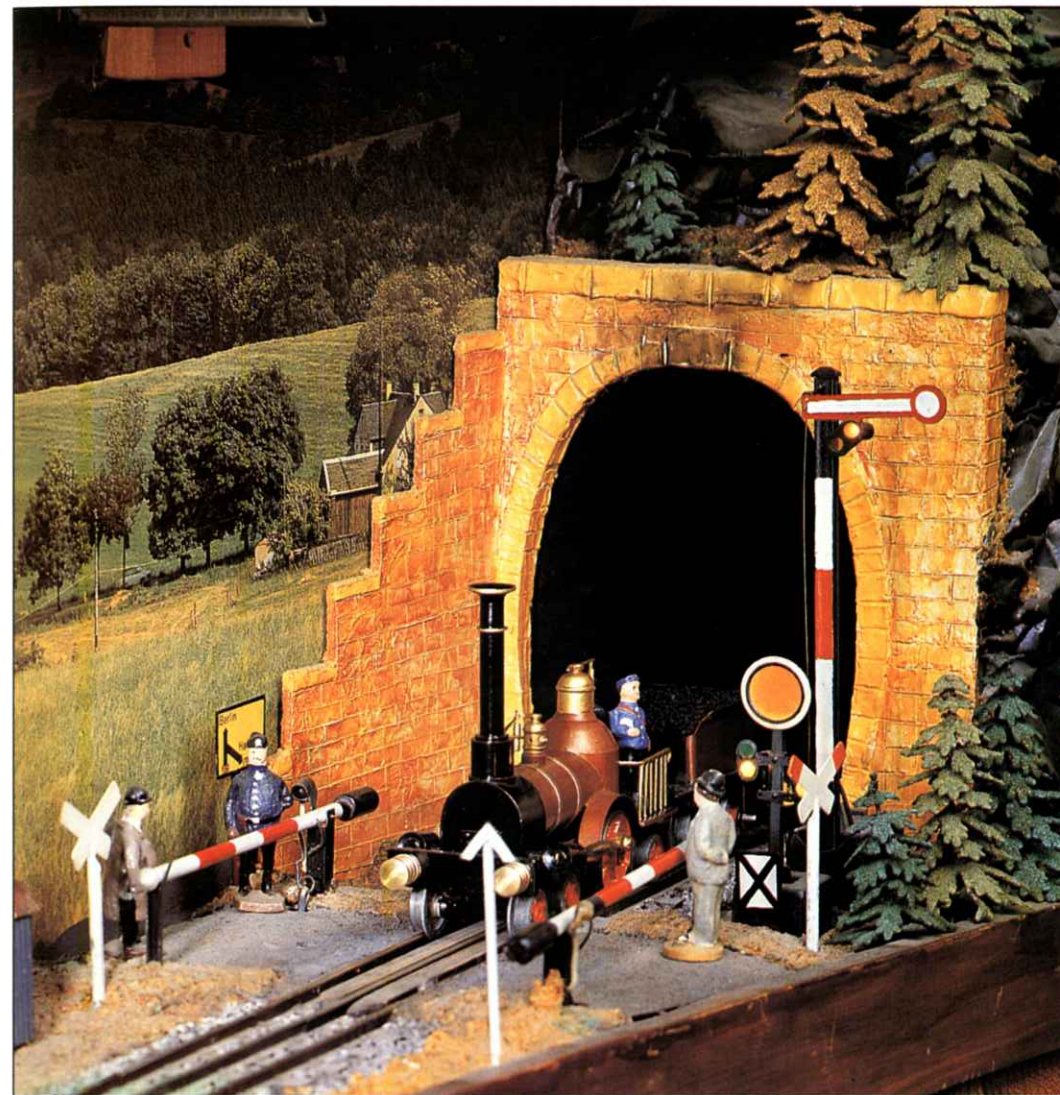
Viaducto para una vieja locomotora eléctrica de dos ejes. El puente está delante de la puerta y se puede plegar.



Una montaña de tesoros: la locomotora 1'B es una reproducción de un original de la Europa del Este y todavía funciona con «corriente de alta tensión».



En la maqueta de Franz no sólo hay exquisiteces de chapa, sino también animales de Lionel.



Franz siempre había querido tener una locomotora Crampton y acabó construyéndose una a guisa de los antiguos juguetes de chapa.

El modelo no corresponde a ningún original concreto, aunque parece una típica locomotora Crampton, algo que corresponde con la filosofía de Siegfried Franz: tiene que armonizar con el resto de la colección y se tiene que poder jugar con ella.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ninguno, maqueta para jugar.

Escala nominal: 0, tres raíles, corriente continua y alterna (conmutable).

Vías: Vías de tres raíles y agujas de Märklin.

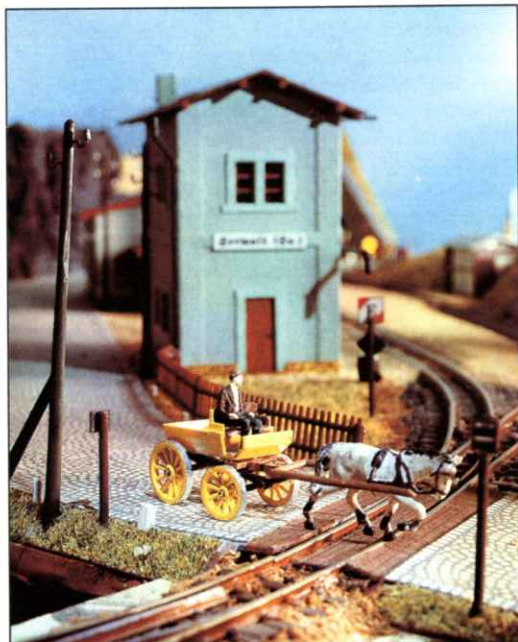
Dimensiones: 3,80 x 2,50 m y aproximadamente 15 m de tramos visibles.

Paisaje: Escasa vegetación, sin relieve.

Locomotoras: Modelos de chapa desde Bing hasta Märklin.

Los orígenes de la maqueta se remontan a la época de la RDA. Es fácil identificar el tipo de producción de aquellos tiempos en muchos elementos de los edificios y del paisaje; también hay algunas construcciones propias como el cobertizo para locomotoras de la estación de Radeburg. Según la normativa de los Ferrocarriles Reales de Sajonia, el cobertizo debería estar colocado de forma que la caja de humos diera a la puerta. Sin embargo, debido a que en el ferrocarril de Seewald las máquinas remontan la montaña con la chimenea en la parte anterior, se tuvo que renunciar a esta norma, ya que la administración de la estación no tenía el dinero suficiente para colocar una placa giratoria y no era posible poner el cobertizo en la otra dirección. Para proteger toda la maqueta se construyó un armazón de perfiles de aluminio en los que se pegaron las tiras de vías, que lo cubren todo como si fuera una vitrina y que impiden que penetre el polvo.

Mientras el tren de pasajeros anuncia su llegada con el potente silbato, un carro atraviesa rápidamente el paso a nivel.



A lo largo de los años el coleccionista ha ido acumulando muchos modelos de otras compañías ferroviarias y regiones. Así todos los edificios se construyeron de forma muy precisa sobre un zócalo. Cuando al modelista le apetece ver el ferrocarril de vía estrecha austríaco, sólo tiene que cambiar los edificios por otros más adecuados con motivos alpinos, para que pueda circular el «Schnaufel» (el resoplón) de María Zel. Del mismo modo se pueden intercambiar las señales mediante zócalos de fijación.

Material rodante

El surtido original se limitaba, de acuerdo con la concepción y las posibilidades del material, a modelos de vía estrecha de Sajonia, fabricados en un principio por la casa Herr y más tarde, con un surtido más amplio, por Technomodell. Entretanto ha aumentado considerablemente la cantidad de trenes, también con modelos de vía estrecha no sajones, por lo que con el cambio de edificios y bastidores de fondo descrito también se pueden utilizar locomotoras y vagones de Württemberg, Austria y Suiza.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ferrocarril de vía estrecha de Sajonia utilizado en la región de Dresden y Osterzgebirge.

Escala: H0, ancho de vía de 9 mm como maqueta H0e, dos raíles, corriente continua.

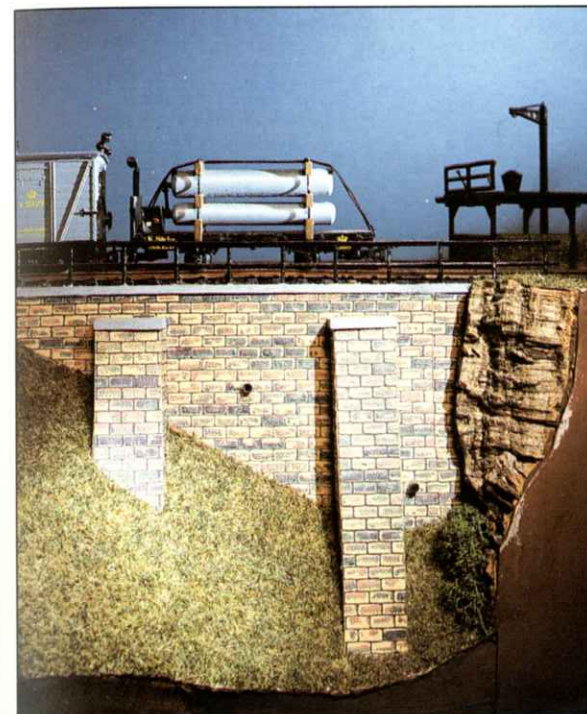
Vías: Raíles de vía estrecha de Technomodell con balasto de basalto; aproximadamente 16 m, 18 puestos de aguja sencillos, mecanismos de agujas Hruska modificados y empotrados.

Dimensiones: 2,10 x 1,40 m con forma angular. Anchura de la ramificación larga, 600 mm; de la corta 700 mm.

Paisaje: Malla metálica fijada en los listones del armazón cubierta de masilla y modelada con la forma del terreno utilizando yeso.

Edificios: Kits de montaje modificados de Auhagen y construcciones propias.

Trenes: Locomotoras de vapor, coches para el transporte de pasajeros y vagones de mercancías según el modelo de Sajonia de Technomodell. Utilización de trenes de otras compañías transformando la maqueta.



Tal como establece la norma: la sección de túnel de una vía para el ferrocarril de vía estrecha en el tren local de Sajonia H0e de Seewald.

El cartón de mampostería no es el más bonito para un muro de contención tan bien construido, pero es el único que existía en su tiempo en la RDA.



En la pequeña estación de Seewald, el tren de vía estrecha de Wilfried Seewald espera al que viene en dirección contraria desde el bucle de retorno grande.



Wilfried Seewald ha escondido el mecanismo del puesto de agujas de Pilz debajo del terraplén extraíble, lo que permite un acceso sencillo y rápido.

Tras mucho trabajo entra la IK en el cobertizo «con la chimenea dando a la puerta», tal y como prescribe la normativa.



5

Maqueta de otoño en Cottbus

En los márgenes del parque Branitz en Cottbus se erige una herrería modernista de la época del príncipe Pückler; un príncipe que curiosamente es más conocido por sus logros como paisajista que por su excelente sorbete de licor.

Entretanto, la antigua herrería se ha convertido en almacén. Pero en la planta superior, el contratista de obras Wolfgang Wisheit ha dado forma a uno de sus mayores deseos: una gran maqueta HO con catenaria y mucha naturaleza, como la del cercano parque Branitz.

Concepción de la maqueta

En 1987 Wolfgang Wisheit recibió el encargo de renovar la vieja herrería y convertirla en una vivienda. Tenía claro que la renovación del edificio, de 150 años y medio derruido, le iba a impedir durante unos años seguir con su afición preferida, el modelismo ferroviario. Sin embar-

go, durante la fase de planificación, decidió que el espacio superior de la herrería se convirtiera en un paraíso del modelismo. Así, en la reparación del techo se revistieron las vigas y se habilitó el suelo para que pudiera ser utilizado como vivienda de forma permanente.

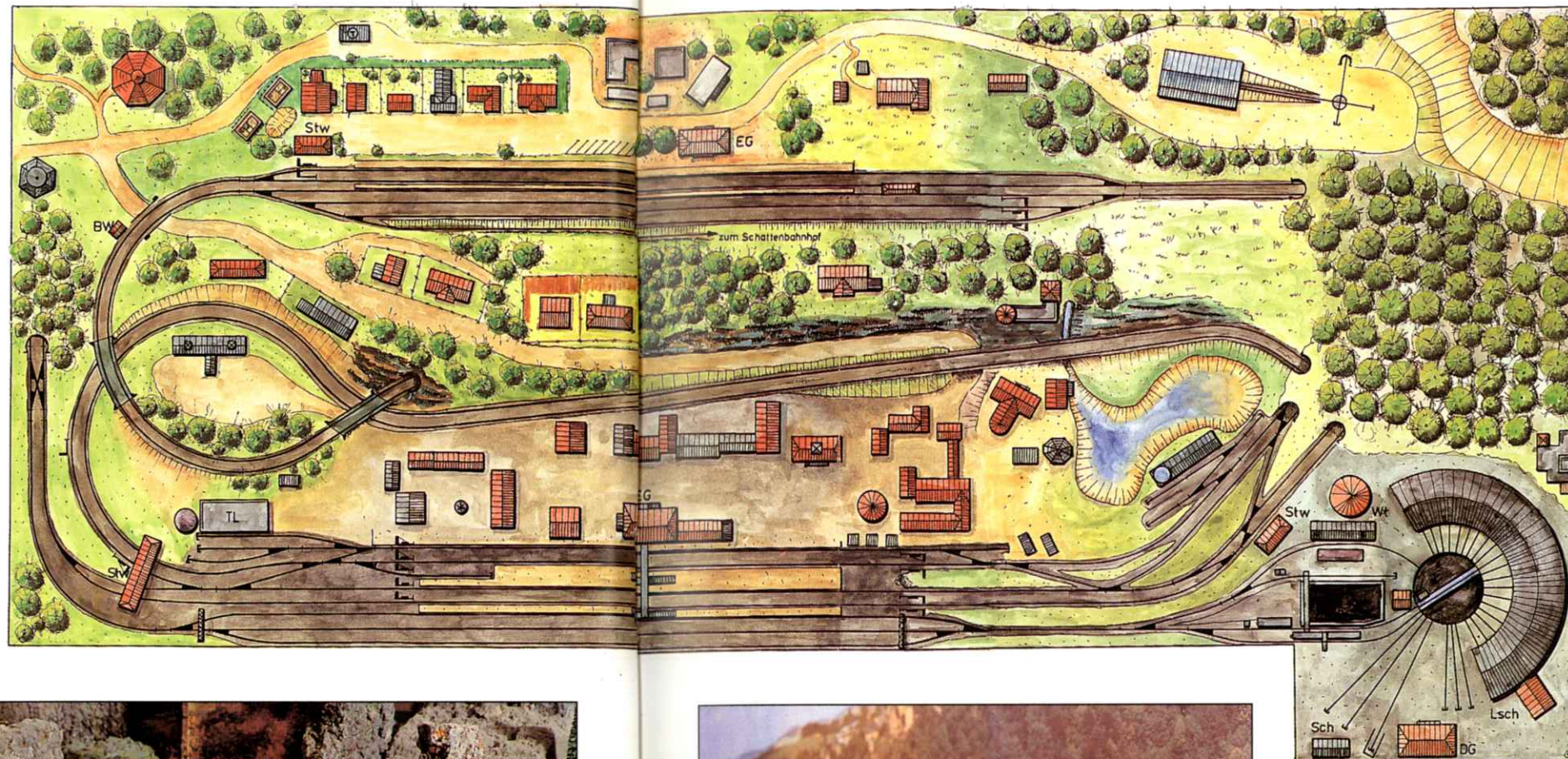
Al final, la maqueta ha acabado midiendo 7 metros de largo por 3,5 de ancho, y aun así todavía queda espacio para una acogedora sala de lectura junto al ruidoso ferrocarril.

Su hijo Uwe, carpintero y especialista en reconstrucción de edificios, fabricó una base profesional y le incorporó aberturas que hacen más fácil solucionar averías e interrupciones del funcionamiento. La maqueta no sigue un modelo original, y en un primer momento

La salida de la estación hacia el oeste pone de manifiesto el enorme trabajo que ha llevado la construcción de esta maqueta.



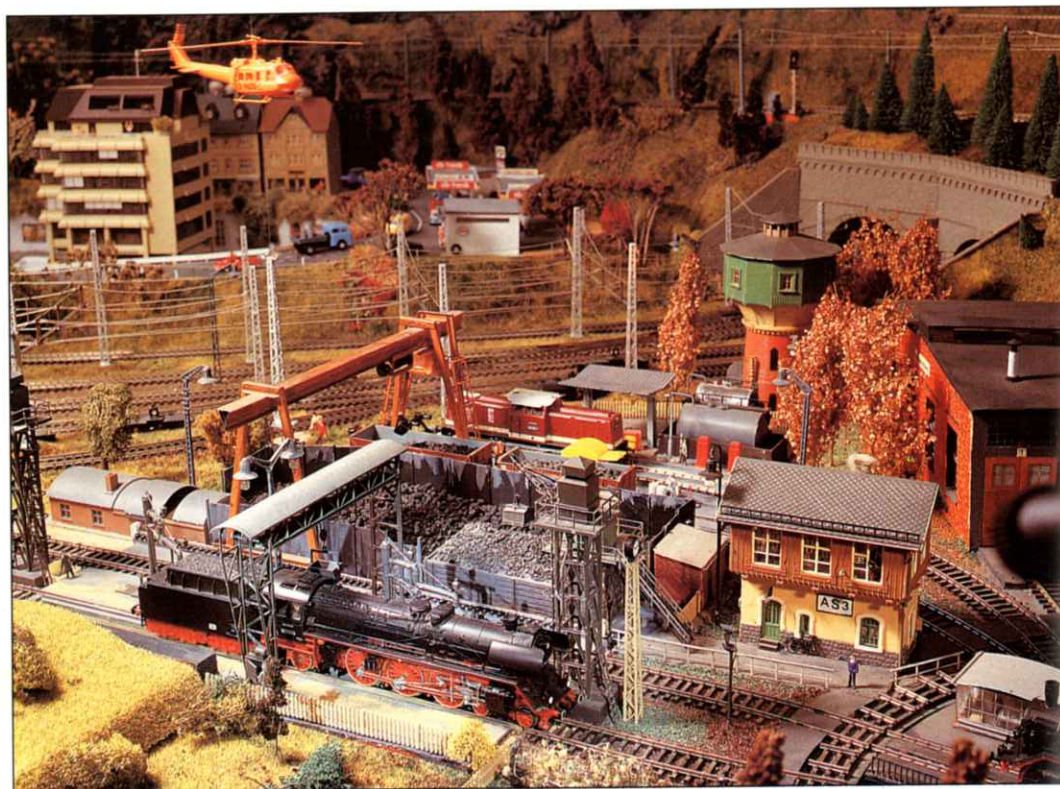
Plano en relieve, a color, en el cual se puede apreciar el circuito bien aprovechado de la maqueta.



Rocas porosas en miniatura: aquí el modelista ha dado rienda suelta a su pasión por la Suiza sajona y ha trabajado duro.



Aunque todas las casas se han construido con kits de montaje, ninguna se ha librado de modificaciones; excrementos de cigüeña en el tejado incluidos.



debía servir de entretenimiento para los dos hijos (y para el padre). Pero el trabajo conjunto requería a diario tanta creatividad por parte de los tres modelistas que el resultado final fue una maqueta de ferrocarril «de verdad».

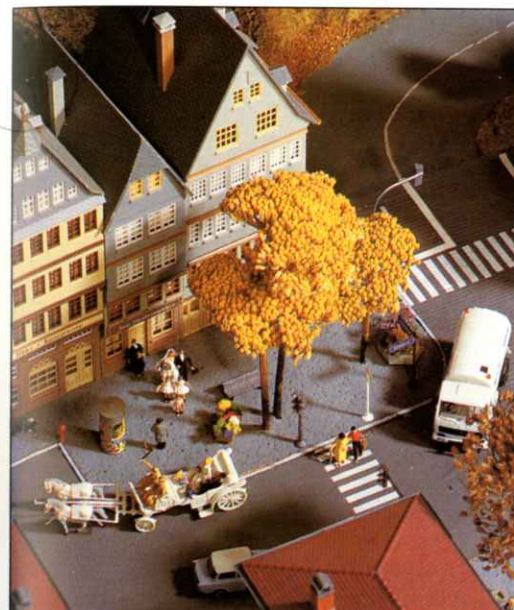
Construcción de la maqueta

La decoración fue a gusto de los hijos: un poco de Erzgebirge, otro poco de Turingia y una pizca de casas de entramado Wernigerod. Además, se utilizaron kits de montaje de Auhagen a los que se les dio un aspecto antiguo y se integraron inteligentemente en el paisaje. Para hacer los campos, prados y precipicios se ha utilizado, algo común en la época, una mezcla de yeso y cola sobre una mosquitera cubierta con esteras de césped y flocado para esparcir. Sin embargo, hay algo que diferencia a esta ma-

Un helicóptero vigila constantemente la gran cantidad de maquinaria de la maqueta de Branitz.

queta de otras: la utilización exclusiva de materiales naturales del parque cercano. Ni el mejor árbol artificial del mejor juego de construcción irradia tanto calor y naturalidad como las abundantes panojas de mimbrera «plantadas». Y cuando ya están un poco marchitas, Gerhard Wisheit se va a pasear por el parque para renovarlas.

Las vías son de la marca Pilz, y las agujas funcionan con la maquinaria de posicionamiento original sin dispositivo de desconexión final. Contrariamente a lo que se pudiera pensar, esto no plantea ningún problema para los Wisheit: «La ausencia de dispositivos de desconexión final y los posicionamientos defectuosos se pueden compensar con circuitos electrónicos inteligentes». A todas



Cualquier día es bueno para celebrar una boda. En la maqueta, el mismo coche de caballos con los novios no deja de pasar por delante del juzgado.

las vías visibles se les ha incorporado balasto y la vía principal funciona con catenaria. Los modelistas son conscientes de que se trata de una maqueta sobredimensionada; sin embargo, para ellos es más importante la funcionalidad del conjunto que la belleza de filigranas a escala. Y también esto tiene su precio: se tuvieron que hacer más de 1.500 soldaduras a lo largo de los tramos en sitios donde daba calambre. ¡Sin duda un trabajo digno de Sísifo!

Alimentación eléctrica

Para que no hubiera ningún problema con la alimentación eléctrica de corriente continua de toda la maqueta, uno de los hijos, Andreas, fabricó un transformador de alto rendimiento. La salida se ha filtrado y estabilizado de forma especial para conseguir una corriente continua aplanada de entre 12 y 20 V. La toma de corriente de la maqueta cuenta con un cortacircuitos de 10 A, pero según los parámetros del transformador podría ser algo mayor.



El viejo castillo, hogar de valerosos caballeros, vigila atento la actividad a sus pies.



Tampoco la serie de casas de Faller se libra de las reformas de los modelistas; andamios ante la fachada incluidos.

Se ha hecho de noche en la maqueta de Wolfgang Wisheit. Lo que más les gusta a los modelistas es la iluminación de trenes y edificios.

La maqueta está dividida en 25 segmentos de bloques y vías que se pueden conectar de forma adicional al regulador correspondiente (conexión Z). Estos reguladores están instalados por una parte de forma fija en un panel de control central, pero por otra se pueden utilizar li-

brememente en toda la maqueta como reguladores portátiles. Con tanta perfección es casi lógico que el puente giratorio ante el cobertizo circular para 19 locomotoras, construido por los propios modelistas, disponga de búsqueda y cerrado automáticos.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Paisaje de montaña sin modelo original específico; concebido como maqueta para jugar.

Escala: H0, dos railes, corriente continua.

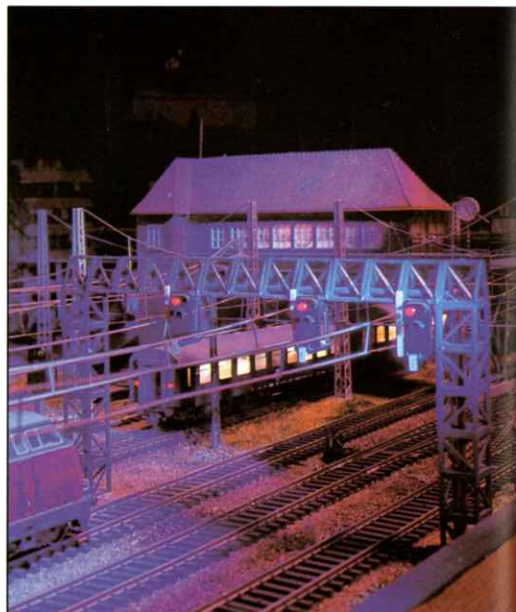
Vías: Aproximadamente 280 m de vías flexibles de Pilz H0 y 50 unidades de agujas, también de Pilz. Catenaria de Sommerfeldt, operativa.

Dimensiones de la maqueta: 7,00 x 3,50 m con pequeñas ampliaciones en la zona de servicio del ferrocarril.

Paisaje: Capa de yeso sobre tela metálica, esteras de césped y abundantes panojas de mimbrera para emular árboles y arbustos.

Edificios: Kits de montaje de Auhagen, edificios de Faller y construidos por los propios modelistas.

Trenes: Originalmente todos los modelos eran de la RDA, más tarde el surtido se amplió con otros de Fleischmann y Roco. Los vagones son de diferentes fabricantes.



6

Cuento de invierno a escala N

No abundan las maquetas de trenes con motivos invernales, sobre todo a escala N. Por lo tanto, cuando el copo de nieve puede ser más grande que el ancho de vía del ferrocarril, conseguir la reproducción de esta época del año se convierte en todo un arte. Un arte que Roland Zemke, de Dresden, domina a la perfección tal y como se puede ver en su maqueta.

Modelo original

Ni el paisaje ni los edificios siguen un modelo original; sin embargo, los trenes utilizados, desde las locomotoras de vapor de Kittel hasta los «hociquillos de cerdo» de Wismarer, evocan los años inmediatamente posteriores a la disolu-

ción de la Länderbahnen. El modelista ha trasladado esos acontecimientos al ámbito de la Schönrieder Kreisbahn (SKB), una sociedad de ferrocarriles privada en algún lugar de montaña entre los bosques de Turingia y el Erzgebirge. Las estaciones de Schönried y Osterburken así como la parada de Unterleuningen son los tres puntos clave entre los que, hacia 1932, existía un transporte de pasajeros y mercancías muy activo que se ha querido plasmar con toda fidelidad en la maqueta.

La ruidosa locomotora de vapor de Kittel pasa por encima del puente, junto a la iglesia de Schönrieder. Gracias a la calefacción apenas hay nieve en los tejados de las casas.



Concepción de la maqueta

El objetivo principal más importante a la hora de elaborar el paisaje era la reproducción de un paisaje invernal que hiciera castañetear los dientes. La distribución de las vías no era tan importante y se planeó sin demasiado trabajo. De un ocho de una sola vía sale un tramo que acaba en una vía muerta en la estación de Osterburken. En los tramos subterráneos hay tres vías de paso y de depósito que permiten el cambio entre las diferentes combinaciones de trenes. La estación de paso de Schönried y la de término de Osterburken ofrecen suficientes posibilidades para la circulación de los trenes.

La reproducción de un paisaje invernal helado sobre una superficie de 0,75 m² no sólo representaba un problema «artístico», también exigía una gran cantidad de experimentos técnicos.

La reproducción del paisaje de montaña en invierno y la estación de Schönried, construida por el propio modelista, muestran su maestría.

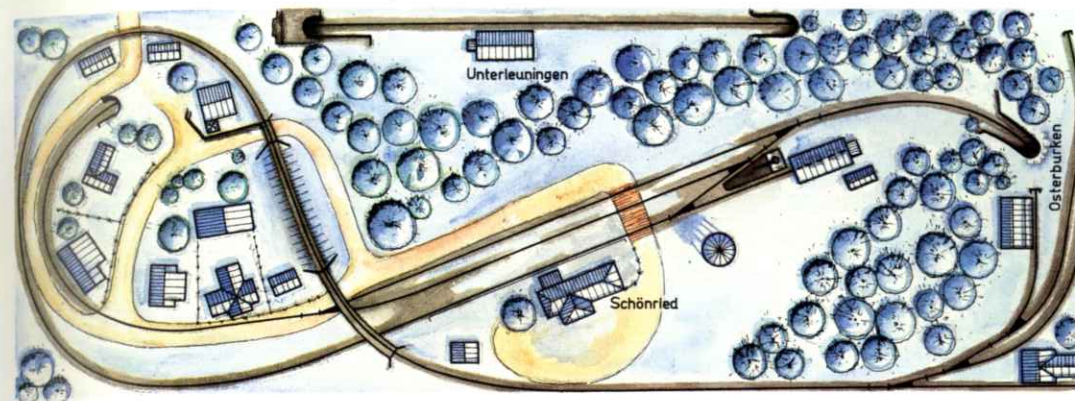


cos si se quería que la maqueta fuera transportable y sus vías seguras a pesar de estar cubiertas por la nieve. Durante la construcción se descubrieron interesantes combinaciones de materiales, sobre todo con la utilización de yeso, Styropor espeso y pintura de látex blanca.

Construcción de la maqueta

El esqueleto del terreno montañoso es de Styropor blanco. De esta manera ya tenemos un color de base que sólo hay que completar con pequeños retoques del terreno y «plantando» abetos y otros árboles fabricados por el propio modelista. El material para las vías visibles es de Pilz, mientras que las agujas son de Minitrix, Peco y Fleischmann. Como los mecanismos de los puestos de aguja (Minitrix, Pilz y Fleischmann) molestaban, todos se han construido subterráneos.

La gran variedad de fabricantes podría parecer sorprendente, pero el modelista hizo la selección pensando en



El trabajo del personal de las pequeñas locomotoras Tender es especialmente difícil en invierno. Esperemos que las agujas no estén cubiertas de nieve.



La estación de Schönried vista desde el aire. Se pueden reconocer incluso los restos de ceniza esparcida para evitar resbalar con la nieve.





Estación de término de Osterburken. El «hociquillo de cerdo» a escala N finaliza aquí su trayecto y vuelve a salir para Schönried dentro de media hora.

proyectos futuros. Para ello, los mecanismos de posicionamiento de Pilz y Repa eran los mejores. Para la construcción de los muros de contención y portales de túneles se utilizaron planchas de Pola. También el cobertizo para las locomotoras es un juego de construcción de Pola. Por lo demás, se utilizó toda la oferta disponible. Sobre todo los juegos de construcción de la antigua casa VERO. El propio modelista fabricó el edificio principal de la estación de Osterburken y la torre para el depósito de agua a partir de madera contrachapada, alambre y cartón. Para la nieve se han utilizado finas planchas de Styropor tratadas con una espesa capa de pintura de látex y masilla. Los carámbanos de hielo son del kit de invierno de Faller.

Material rodante

De acuerdo con el estilo y la época de la pequeña maqueta de invierno, el surtido de trenes es relativamente reducido. El automotor de Wismarer y la locomotora Kittel Kl 2 se montaron a partir de un kit de montaje de M y F, mientras que la locomotora de maniobras de dos ejes es de Fleischmann. Los escasos trenes de pasajeros y mercancías son de diferentes fabricantes; las figuras, de Preiser y el único coche, de Marks. Todos los automotores se controlan con reguladores electrónicos de s.e.s-Elektronik. Debajo de la maqueta se han instalado dos generadores de ruido (de locomotora de vapor) que dan al funcionamiento de los trenes un mayor realismo.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Paisaje de montaña alemán en torno a 1932.

Escala: N, dos raíles, corriente continua.

Vías: Aproximadamente 4,5 m de vías visibles y 3,6 en la estación de servicio no visible. Vías en el tramo visible, de Pilz; agujas de Minitrix, Fleischmann y Peco.

Dimensiones de la maqueta: 1.100 x 500 mm.

Paisaje: Exclusivamente Styropor, sólo las vías descansan sobre tramos firmes.

Edificios: De construcción propia y kits de VERO.

Trenes: Dos automotores de kits de Merker & Fischer; una locomotora de Minitrix. Vagones de Fleischmann, Arnold y Minitrix.



El tren nocturno lleva al pueblo casi los mismos pasajeros que por la mañana temprano ha llevado a la ciudad a trabajar.

La vida de la granja tampoco se paraliza en invierno, así que Anton, el granjero, debe sacar a pasear cada día a su yegua Susi.

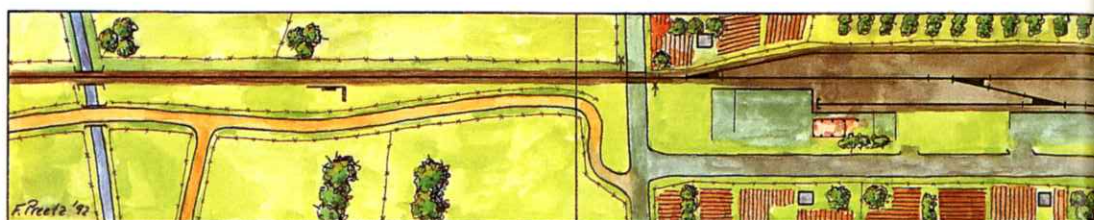


7

Manzanas a escala TT

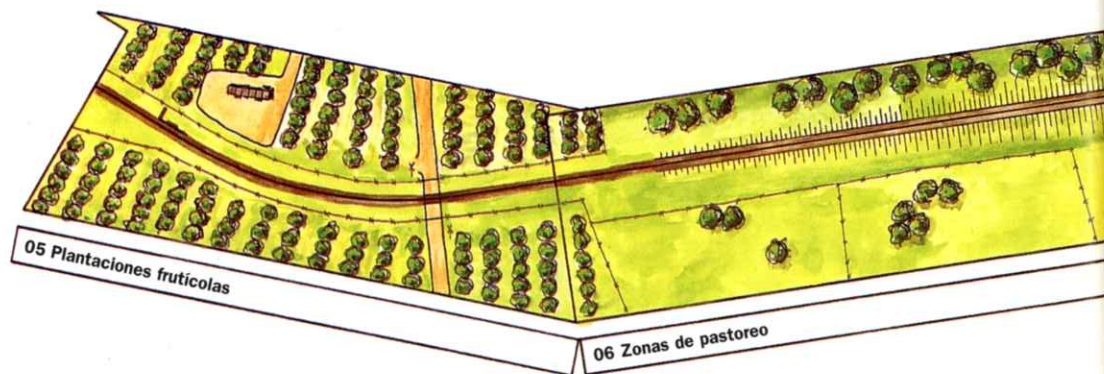
Seehausen es una pequeña ciudad idílica en la región de Altmark. Aparte de su histórica iglesia gótica y algunas cantinas acogedoras, el lugar no ofrece nada más, excepto un club de modelismo muy activo que trabaja en la construcción de una maqueta a escala TT

digna de ser vista. A pesar de que desde las ventanas del club casi se puede ver la línea de ferrocarril principal electrificada entre Osterburg-Wittenberge, el interés de sus miembros se centra en un ferrocarril secundario a 5 km, el Apfelbahn.



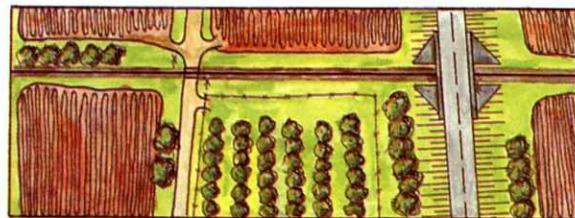
01 ← Dirección Arendsee

02 Carretera comarcal/Rampa para ganado/Rampa para mercancías



05 Plantaciones frutícolas

06 Zonas de pastoreo

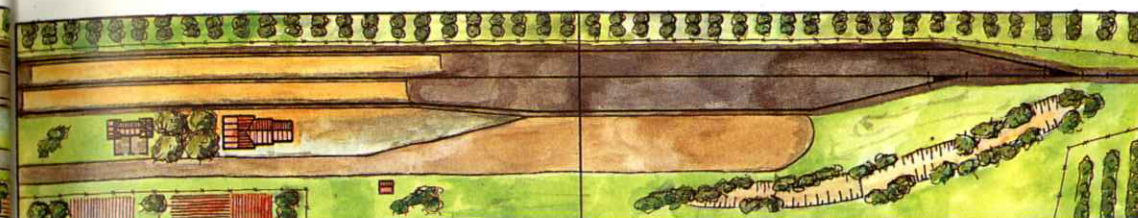


09 Puente sobre la carretera federal

Modelo original

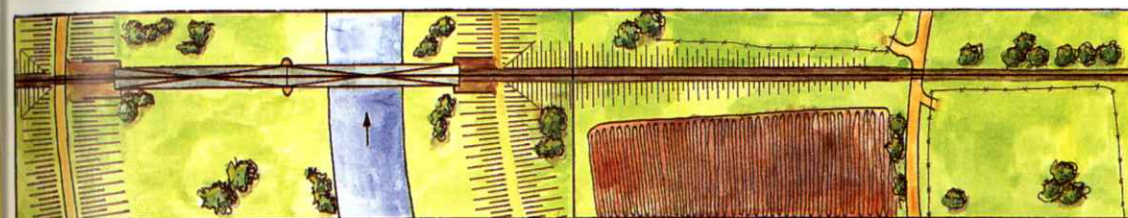
En la frontera entre Altmark y Lüneburger Heide se encuentra Salzwedel. Debido al importante comercio de sal, la ciudad ya contaba en 1870 con una conexión a la línea férrea Berlín-Bremen. Varias décadas más tarde, en 1922, se la conectó también por tren a la zona nordeste del país. Entonces se construyó un ferrocarril

Cuando durante los años setenta la línea principal estuvo cerrada, más de una vez se desviaron los trenes D con una 118 por el «Apfelbahn».



03 Edificio principal de la estación de Krüden

04 Acera de carga



07 Puente sobre el Aland

08 Cultivos

de una vía entre Salzwedel y Wittenberge an der Elbe de importancia meramente regional. Debido a que a ambos lados del trayecto había una gran cantidad de plantaciones de manzanos, recibió el nombre de «Apfelbahn» («Ferrocarril de la manzana» en alemán. *N. del T.*).

El tramo de una vía, el terreno llano alrededor, los edificios de estilo prusiano y un puente de madera entramada de dos sentidos sobre un pequeño río, que recibe tres nombres desde su nacimiento hasta su desembocadura en el Elbe (Milde, Biese y Aland), hacían a este ferrocarril especialmente atractivo para la repro-

ducción a escala. El largo trayecto pedía una maqueta que resaltara precisamente esta característica, y los habitantes de Seehausen llevaban mucho tiempo deseando tener una reproducción en miniatura, de modo que al final se construyó una maqueta a escala TT digna de ser vista.

Concepción de la maqueta

Cuando nació la idea de reproducir a escala el «Apfelbahn», aún no existía ninguna norma concreta entorno a la escala TT. Además, la ciudad se tuvo que contentar con lo que había en gran can-



tividad, y por ello en un principio había casi 20 superficies de planchas reforzadas en forma de panal que descansaban sobre unos soportes que se podían unir fuertemente entre sí. Por tanto, no se trata de módulos normalizados, y no todos pueden intercambiarse fácilmente; pero el objetivo principal no era la compatibilidad con otros clubes.

El tramo sólo puede colocarse en el orden original. Para no aburrir al espectador con la distribución rígida de las líneas, se han incorporado curvas suaves y ya se trabaja en módulos de bucles de término y esquinados. En el extremo de la serie de módulos, en el tramo principal, el «Apfelbahn» termina en Geestgottberg (longitud: ocho módulos). Ya se han realizado estudios para ver cómo quedará su reproducción en ambos extremos de la estación de Geestgottberg.

Construcción de la maqueta

Las planchas en forma de panal mencionadas miden 1.630 mm de largo por 590 mm de ancho. Debido a su construcción en forma de bocadillo son muy rígidas y estables. Un marco de listones bajo las planchas permite la unión frontal mediante tornillos de cabeza cuadrada para madera. Las guías para los cables, los me-

Altmark, entre Salzwedel y Geestgottberg, es una zona extremadamente llana. Los modelistas del club de Seeburg consiguieron una reproducción muy lograda.

canismos de agujas y los relés entran muy bien en el hueco creado por los listones. La construcción de los módulos con planchas hace que el paisaje que se tiene que reproducir sea muy plano. Para pequeñas elevaciones, terraplenes bajos y lechos de vía se utilizaron tiras de madera contrachapada. Para el resto de la superficie espuma de poliestireno. El material para las vías es de la marca Pils y las agujas son juegos de construcción de Krüger. Para los mecanismos de aguja subterráneos se han utilizado piezas de Roco. La superficie de la maqueta se ha cubierto con esteras de césped y flocado para esparcir, y todas las vías tienen balasto como en el modelo original. Cabe destacar la elaboración de más de 500 manzanos para las plantaciones. Para cada árbol se utilizaron 12 torzales retorcidos en un palo que se abrían en un extremo para hacer las ramas, y todo se sumergía en una mezcla de agua y cola que se rociaba con follaje. Los árboles sueltos son de kits de montaje, y todos los edificios los construyeron los propios modelistas a partir de fotos del original y revisando los archivos. La alimentación eléctrica es convencional, y para la conexión entre los módulos se utilizó

cable multiconductor con conectores de 21 polos.

Material rodante

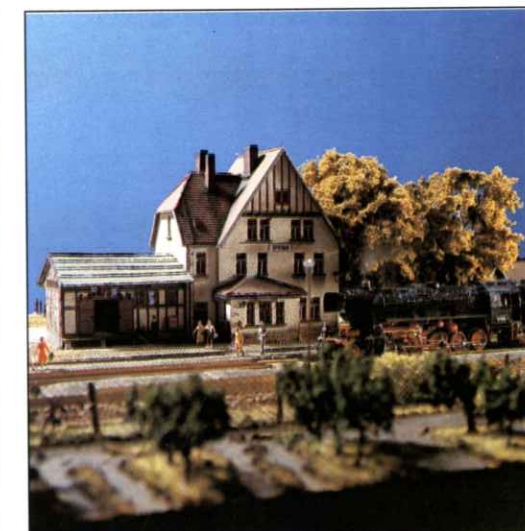
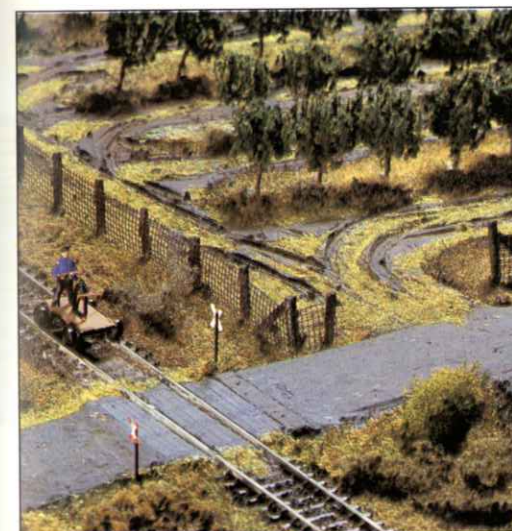
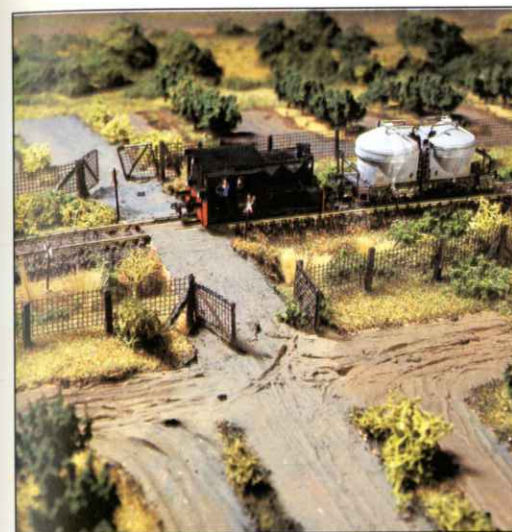
Lógicamente, en un principio sólo circulaban por la maqueta modelos de Zeuke, originales o modificados. Pero pronto co-

Una vez por semana una köf circula con un vagón silo por los núcleos rurales para abastecerlos de cemento.

Las plantaciones frutícolas de manzana roja a ambos lados del trayecto dieron el nombre popular a la línea férrea: «Apfelbahn».

menzaron a dejar que desear, por lo que tras la reunificación alemana se adquirieron los primeros modelos de pequeñas series que se completaban con algunas piezas fabricadas por los propios miembros del club. Faltan especialmente los modelos operativos típicos del tramo y correspondientes a la época (época III), por lo que a menudo no queda otro remedio que recurrir a las modificaciones o a la construcción propia.

El tipo de construcción del edificio principal de Krüden se encuentra por doquier en el trayecto; estandarización a la K.P.E.V.



Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Trayecto Salzwedel-Geestgottberg-Wittenberge en la época III.
Escala: TT, dos rails, corriente continua.
Vías: Tramos visibles y vías de la estación, de Pils; agujas de Krüger; mecanismos de agujas de Roco.
Dimensiones: 17 módulos de 1.630 x 590 mm cada uno.
Paisaje: Base de Styropor, terraplenes y lechos de madera contrachapada.
Edificios: Todos de construcción propia.
Trenes: Locomotoras y vagones de BTTB Zeuke; modelos de series pequeñas y construcciones propias. Muchos modelos industriales (locomotoras y vagones) se modificaron.

8

El ferrocarril del Vorharz

Normalmente, un modelista utiliza como modelo un ferrocarril grande en la medida en que pueda reproducirlo a escala y su funcionamiento sea todo lo realista posible.

En el club ferroviario de Aschersleben es diferente, ya que en este caso es el ferrocarril pequeño el que sirve para financiar los proyectos de sus miembros para vehículos de arrastre y vagones históricos y originales.

Modelo original

Las primeras ideas en la planificación de la maqueta se basan en una historia de trenes ficticia: la línea de ferrocarril construida en 1870 desde Dedenstadt hasta Ringelsheim pasa justo a lo largo del borde nordeste del Harz. Por lo tanto, el tramo circula siempre al pie del terreno en pendiente que conduce al Harz por prados y pastos hasta la estación de Bernhardstal. Aquí se bifurca y un pequeño ferrocarril, en su tiempo construido como ferrocarril privado, se dirige a Haldensleben. Tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, las fronteras interrumpieron el tramo principal, mientras que la segunda vía fue víctima de los trabajos de reparación. Hasta el abandono definitivo del transporte férreo el 13 de agosto de 1961, se mantuvo un servicio de ferrocarril secundario simplificado. Se desmontaron los raíles y quedaron algunas traviesas abandonadas. Además, durante la guerra se construyeron en las inmediaciones de la estación de Bernhardstal sistemas armamentísticos subterráneos. El ferrocarril industrial que circulaba por este tramo había ido rescatando restos hasta los años setenta, y finalmente había una fábrica de grava con ferrocarril rural de 600 mm que también reclamó el derecho de tener un monumento en la maqueta.

Ésta es la situación que se describe en la maqueta. Hoy circulan diariamente un tren rápido y dos trenes D así como ocho de pasajeros. También a diario, doce pares de trenes de mercancías, además de uno de cercanías en cada dirección para aprovechar el tramo al máximo. Un tema apasionante, típico del Harz y muy bien pensado para una maqueta ferroviaria de tamaño medio.

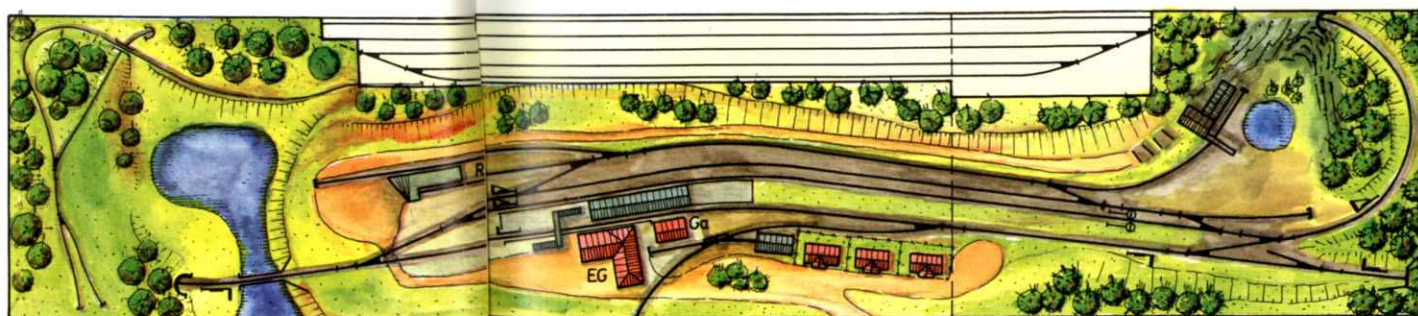
Concepción de la maqueta

La maqueta del club ferroviario de Aschersleben debía ser robusta, transportable y con circuitos eléctricos sencillos. Se reunieron numerosos amantes del modelismo no sólo para construir una maqueta con todo lujo de detalle, sino también para poder exponerla con las piezas de museo a escala 1:1 que han servido como originales. En la época en que se diseñó y se construyó la maqueta, todo el mundo hablaba de la «vía ideal», por lo que se optó por utilizar la escala TT. El motivo no es típico de la región, pero sí que debían haber unos cuantos elementos del Vorharz y locomotoras de vapor de las estaciones de Aschersleben, Magdeburgo y Nordhausen. Así comenzó la historia de una maqueta de exhibición sobria pero muy lograda en algunos detalles.

Antiguamente se trataba de un tramo importante, pero después de la división fronteriza, el ferrocarril del Vorharz se transformó en una línea secundaria que funcionaba para el «transporte de cerditos».



La cantera de balasto también pertenece al paisaje del Vorharz. Lógicamente, los modelistas de Aschersleben también reprodujeron este atractivo motivo en su maqueta.





Otro motivo de orgullo para los habitantes de Aschersleben es el hecho de que la ciudad del Vorharz es la cuna del sistema Culemeyer. En unas vitrinas junto a la maqueta se exponen varios vehículos Culemeyer a diferentes escalas.

Construcción de la maqueta

El requisito más importante para los modelistas era que la maqueta fuera desmontable. Se fabricó un armazón de 6 m de largo por 1,25 m de ancho que se puede desmontar en tres piezas de 2 m de longitud cada una. Para la base del terreno se utilizó Styropor y papel maché.

A todo esto hay que añadir el material para la elaboración del paisaje y el flocaje para esparcir. La sobriedad de la maqueta no se debe a que los modelistas fueran un poco gandules, sino al deseo de que fuera transportable y respetara el principio de utilizarla como referencia para la conservación de la pieza de museo original. Los edificios son de Auhagen y las vías de Pilz y Krüger. Los mecanismos de agujas son subterráneos y se manejan con un relé de aviso a distancia de 24 V. De esta manera se garantiza un mecanismo de posicionamiento potente y una alimentación de corriente del cruce. No obstante, se necesitó para ello un transformador especial. El resto de la alimentación eléctrica se limitó a soluciones sencillas. Las señales que no se activan con los trenes se conmutan mediante interruptores de pulsador.

Material rodante

En un primer momento se utilizaban exclusivamente trenes de BTTB Zeuke. Entretanto esto ha cambiado y se ha comenzado a utilizar vagones de pequeños fabricantes y algunos automotores (sobre todo en el ferrocarril de vía estrecha y rural), nuevos o modificados, de los que se encarga un miembro del club muy hábil. Además, también se han utilizado automotores de Bemo, algunos de ellos ligeramente modificados.

Breve descripción de la maqueta

Modelo real: Zonas nordeste anteriores al Harz cerca de la antigua frontera en torno a 1970.

Escala: TT con ferrocarril de vía estrecha de 1.000 mm (TTm) y ferrocarril rural de 600 mm (TTf). Dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías y agujas del ferrocarril principal, de Pilz. Las vías de ferrocarril estrecho y rural son de construcción propia. Longitud de las vías: aproximadamente 35 m la vía normal, 5 m la vía estrecha y aproximadamente 2 m en el ferrocarril rural.

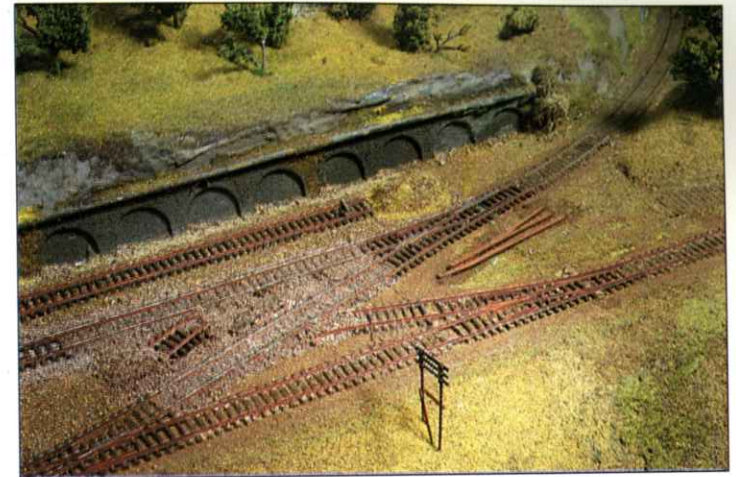
Dimensiones: 6 x 1,25 m.

Paisaje: Terreno de papel maché sobre un núcleo de Styropor; esteras de tierra y flocajo para esparcir; árboles de ramas naturales.

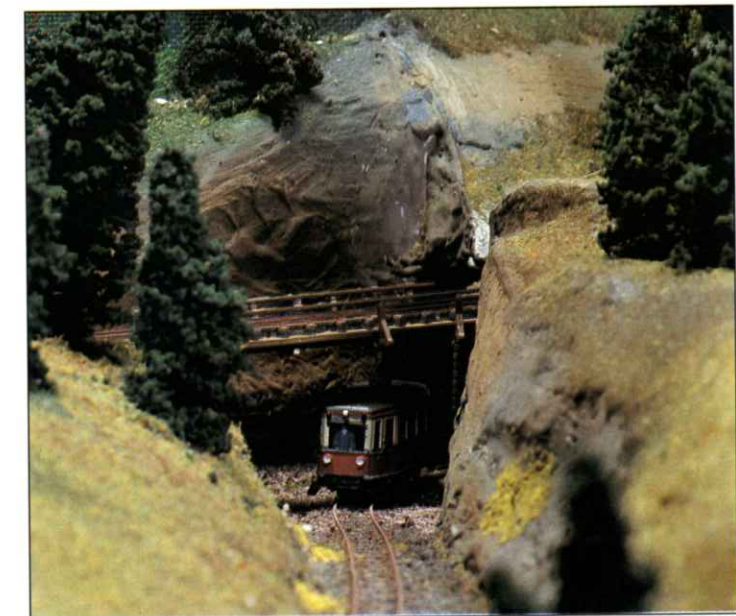
Edificios: Auhagen y VERO.

Trenes: En su mayoría de BTTB Zeuke, algunos de construcción propia o modificados. Unos cuantos vagones de pequeños fabricantes y artesanos. Diferentes versiones de modelos de Culemeyer de construcción propia.

Las vías parcialmente desmontadas y que se han librado de ser utilizadas como recambios dan testimonio de la importancia de la antigua línea principal.



El segundo tesoro de los modelistas de Aschersleben es una colección de modelos Culemeyer históricos inspirados en originales.



Sobre las reliquias de antiguos ferrocarriles de la industria armamentística sigue circulando hoy en día algún que otro automotor de vía estrecha como este VT.

9

Maqueta de vapor en el ferrocarril del Furka

A mediados de los años cuarenta, Suiza vendió a Vietnam varias locomotoras de vapor. En 1990 se recuperaron dos de estas máquinas después de una espectacular acción y se restauraron para que volvieran a funcionar en el tramo de montaña del ferrocarril de vapor del Furka (DFB). Entre las actividades para promocionar esta línea está la maqueta de algunos modelistas de Munich.

Modelo original

El último tren de horario regular que circuló sobre el Furka lo hizo el 11 de octubre de 1981. Después sólo seguían circulando los trenes del ferrocarril alpino (FO) por el túnel del Furka al abrigo de las inclemencias invernales. El deseo de la FO era no volver a utilizar este tramo de montaña.

Once años más tarde, el 18 de julio de 1992, muchos aficionados a los trenes celebraban la inauguración de una parte del tramo de montaña del Furka que tiene una longitud de 18 km. Antes, en el verano de 1984, unos cuantos apasionados del ferrocarril impidieron el desmantelamiento del tramo que iba a acometer el ejército suizo, fundaron la asociación del Tramo de Montaña del Furka y compraron por una cantidad simbólica todas las

instalaciones férreas comprendidas entre Oberwald y Realp. Desde entonces más de 6.500 miembros apoyan el proyecto del ferrocarril de vapor del Furka, también mediante el modelismo ferroviario tal y como muestra la maqueta a escala HO que presentamos.

Concepción de la maqueta

Originalmente los modelistas de Munich del grupo de Isolde y Horst Hoegnik tenían una gran maqueta con motivos bávaros y del paisaje alpino suizo. Sin embargo, el creciente compromiso para la conservación y la reconstrucción del DFB, las visitas a las jornadas sobre modelismo en Berna y la amistad con la empresa Ferro-Suisse despertaron el deseo de construir una maqueta de modelismo con motivos del DFB.

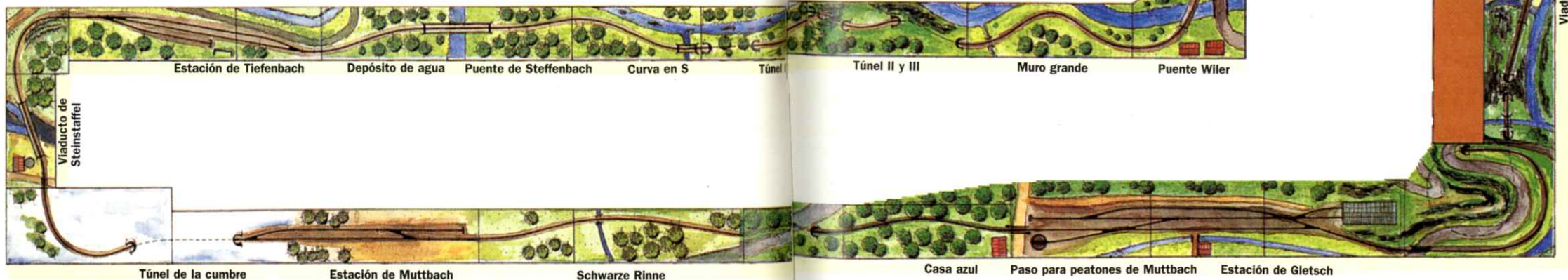
De hecho, no se trata de módulos verdaderos, sino de segmentos; como la construcción sólo se ha previsto de una forma, no es posible el libre intercambio de las piezas, aunque tampoco es necesario debido a las características orográficas del original. Primero se montó la parte de las estaciones de Gletsch y Muttbach y el tramo entre Wilerbrücke y Steffenbachbrücke. Después se continuó con los seg-

mentos ya comenzados así como con la construcción del túnel en lazo, del puente provisional y de la estación de depósito de diez vías. Las posteriores fases de ampliación abarcan la construcción del almacén, de la estación de Realp con la entrada al túnel de la base y la zona de estacionamiento de trenes contigua. A su vez se ha planeado la construcción de una entrada a la estación de Realp para que así también en el tramo de montaña de la maqueta se puedan cambiar los trenes del Glacier-Express, «el tren rápido más lento del mundo.»

Construcción de la maqueta

Para la base de toda la maqueta se utilizaron estructuras modulares sólidas y muy estables. Algo imprescindible dado que desde un principio los modelistas se habían decidido por la utilización de materiales naturales. Así, los grandes escoriales entre las estaciones de Gletsch y Peist se componen de piedras naturales, pegadas entre sí con resina transparente para que no se vean las uniones. También se ha utilizado este material para modelar de forma fiel al

original algunos portales de los pasos subterráneos del ferrocarril. En la estación de Gletsch y en el tramo de montaña se utilizaron vías de construcción propia a escala HOm de Modellbau-Ecke Schuhmacher con cremalleras de Ferro-Suisse y Bemo. En la estación de servicio y en la estación de Peist hay vías y agujas de Bemo. Sin embargo, los mecanismos de agujas





no aguantaron el tosco funcionamiento de los sistemas de posicionamiento y se tuvo que recurrir a mecanismos motorizados de Schuhmacher.

En la actualidad la maqueta se compone de 32 segmentos con un total de 34 m de vía, 27 m en el tramo de montaña; el resto se reparte entre vías de estación, de depósito y bucles de retorno. Las inclinaciones del tramo montañoso son como máximo de 110 0/00. Los apartaderos están equipados con agujas de Abt igual que en el modelo original. En total este segmento del tramo supera un desnivel de más de 850 mm. Por razones de seguridad, en el manejo de la maqueta se descartó la reproducción de una catenaria, en el valle sólo se colocaron los mástiles de soporte. Los edificios son en parte de construcción propia, fabricados a partir de fotografías o de kits de la casa Haberl y Partner.

Material rodante

La mayor parte de los automotores y vagones son de Bemo. Algunos trenes especiales del DFB provienen del fabricante suizo Ferro-Suisse, que se dedica a la producción a pequeña escala. Hubo serios problemas con el funcionamiento de

Algo típico en muchas pasarelas para peatones de Suiza: un puente de madera tapado, por debajo circula un tren del FO.

los cremalleras. Debido a la utilización de vehículos de diferentes fabricantes, la calidad de la circulación entre las locomotoras de ruedas dentadas era variable. Sin embargo, gracias a la unificación de los mecanismos de todas las máquinas y a la utilización de un único sistema de cremallera se pudieron superar todas estas deficiencias.

Para el tramo de montaña se construyeron vagones propios o se transformaron otros ya existentes en el mercado. La locomotora HG 2/3 nº 6 del ferrocarril del Weissshorn es una creación propia de uno de los miembros del club.

Locomotora de ruedas dentadas de «Weissshorn» con un convoy PmG de Bemo de camino a Gletsch en el valle del Schwarzen Rinne.

Desde esta perspectiva se puede observar bien el enorme trabajo realizado por los modelistas de Munich en la elaboración de la maqueta.

Desde una perspectiva aérea la imagen es imponente: el ferrocarril de rueda dentada remontando la montaña y la carretera alpina contigua.





El famoso puente de Steffenbach reproducido fielmente en la maqueta. En la realidad el puente se desmonta y se guarda durante el periodo invernal.



Los numerosos muros de contención, viaductos y portales de túnel se han reproducido fielmente a partir de planchas de yeso modeladas a mano.

Los equipos de electrificación ya están preparados para poner en servicio las locomotoras eléctricas que están en el depósito.



Una locomotora diesel del ferrocarril del Furka-Oberalp (FO) arrastra el Express montaña arriba. Gracias a la utilización de piedras de verdad en las morrenas los módulos son muy estables.



Breve descripción de la maqueta

Modelo real: Tramo de montaña Oberwald-Realp del ferrocarril de vapor de la línea alpina Furka AG (DFB).

Escala: H0, dos raíles, corriente continua, vía de 1.000 mm (H0m).

Vías: Schuhmacher, Bemo y Ferro-Suisse; mecanismos de agujas de Schuhmacher; 34 m de vía, 26 agujas sencillas, 24 cruces de vías dobles.

Dimensiones de la maqueta: 32 segmentos, de 800 mm a 1.100 mm de

ancho, aproximadamente 39 m de largo. **Paisaje:** Capa de yeso sobre núcleo de Styropor; riachuelos de resina de moldear; utilización de piedras naturales para la reproducción de morrenas.

Edificios: Construcción propia, Ferro-Suisse y kits de montaje de Haberl y Partner.

Trenes: Principalmente de Bemo, algunos automotores de Ferro-Suisse, unos modificados y otros de construcción propia.

10

El Sauerland en versión original

Muros blancos y pilares negros, éste es el estilo característico de la arquitectura entramada del Sauerland. En la maqueta del club de modelismo ferroviario de Hagen, las reproducciones de casas originales de la región desempeñan un papel muy importante.

Modelo original

En la maqueta del club no se debía representar simplemente cualquier paisaje de montaña imaginario, sino que se debían poder reconocer elementos paisajísticos y arquitectónicos del Sauerland natal. Ésta era la idea de los miembros del club de Hagen para la construcción de esta maqueta. El éxito de los modelistas a la hora de reproducir los detalles típicos queda patente en el comentario de una señora mientras contemplaba la obra: «Oye, ¿no es

ésta nuestra casa?». No se podía hacer mejor alabanza a los modelistas. A raíz de la elaboración de la maqueta, algunos miembros del club desarrollaron una afición por la construcción de dioramas con motivos locales y la gente se agolpa alrededor de las vitrinas en las que se exponen las escenas de calle más logradas para admirarlas.

Concepción de la maqueta

Partiendo de la idea de que un tren largo que pretenda ser fiel al original necesita un tramo también largo, existía desde el principio un acuerdo para que la superficie visible fuera la dominante. La profundidad de la maqueta tenía que ser lo suficientemente grande como para albergar la estación de servicio y dejar el espacio necesario para el bucle de 180° de la parte derecha. Se ha renunciado a un sistema de ferrocarril amplio en favor de la combinación de trenes fiel al original ya mencionada. Para ello, en primer plano de la maqueta, pequeñas conexiones férreas a la serrería y a la fábrica de alambres permiten realizar, independientemente de la longitud del tren, maniobras muy vistosas.

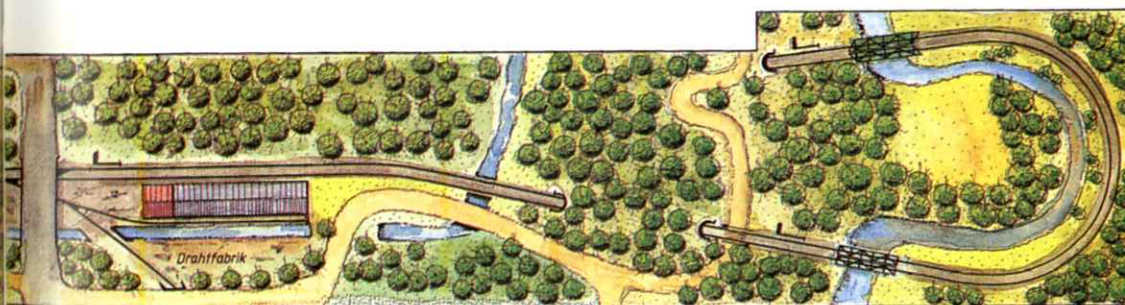
El objetivo principal de los modelistas era la elaboración de un paisaje y de un municipio con todo lujo de detalles. Todo ello exigía una gran precisión, no sólo en la construcción de los



Éstos son los muros blancos con pilares negros. La reproducción de edificios originales del Sauerland a escala H0 es una obra maestra.



Al club de modelismo de Hagen pertenece una serie de dioramas bien elaborados con motivos de la rivera del Rin.





edificios sino también del resto del paisaje, incluido el río.

Construcción de la maqueta

El armazón de la maqueta se compone de una estructura estable hecha con listones, travesaños y refuerzos de madera, que puede desmontarse. El terreno de la parte superior se ha elaborado con el método de yeso y tela metálica, que tiene la ventaja adicional de proporcionar una construcción muy ligera, con lo que se puede mantener abierto y facilitar el acceso a los trenes averiados. La vegetación de la superficie se compone de aproximadamente 700 árboles y matorrales que provienen de lilos, varas de oro y enebros. Para evitar que las plantas se marchiten se las ha impregnado con una solución de 1 parte de glicerina por 4 partes de agua.

Después, donde era necesario, se esparcían plantas de Heki-Flor y otros materiales. La vegetación del suelo se compone sobre todo de esteras de filtro para extractores pintadas. Las piedras son de papel maché. Para fabricarlas se modelan piedras con yeso y se cubren con capas de papel de periódico; cuando esta capa está seca se da la forma definitiva a la superficie, se pinta de gris y se integra en el paisaje. Finalmente, los edificios dominantes se construyeron con cartón de construcción y se les incorporó entramados en madera de verdad, después de ha-



Típico de las casas para mineros de la zona del Ruhr de los años treinta: muros de ladrillo recocho con tejados de faldón. Junto a ellas, incluso los pequeños huecos se han utilizado para hacer jardines.

ber fotografiado y medido exhaustivamente los edificios originales. De esta forma se reprodujeron conjuntos de edificios enteros, con los anuncios y las inscripciones de las paredes incluidos.

Debajo de la superficie hay una estación de servicio de ocho vías que puede llegar a albergar trenes de hasta 4 m de largo. Los sistemas eléctrico y electrónico se pueden ajustar, desde el funcionamiento manual al automático pasando por el semiautomático. En el terreno se pueden apreciar grietas que se deben al desmontaje y posterior montaje de la maqueta. Como no se pueden evitar, antes del inicio de toda exposición se tapan a conciencia para disimularlas.

Material rodante

El surtido de material rodante de un club de esta magnitud es muy amplio. Sin embargo, los trenes que circulan corresponden a la época, sobre todo a la III y la IV. En cada día de exhibición se pueden llegar a utilizar hasta ocho combinaciones de trenes diferentes con aproximadamente doce locomotoras y 150 vagones. Para otras combinaciones se puede disponer de hasta el doble de material rodante.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ferrocarril del Sauerland y la zona del Ruhr, época III.

Escala: H0, dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías flexibles y agujas de Roco, con balasto. Longitud de las vías aproximadamente 120 m, 32 puestos de agujas.

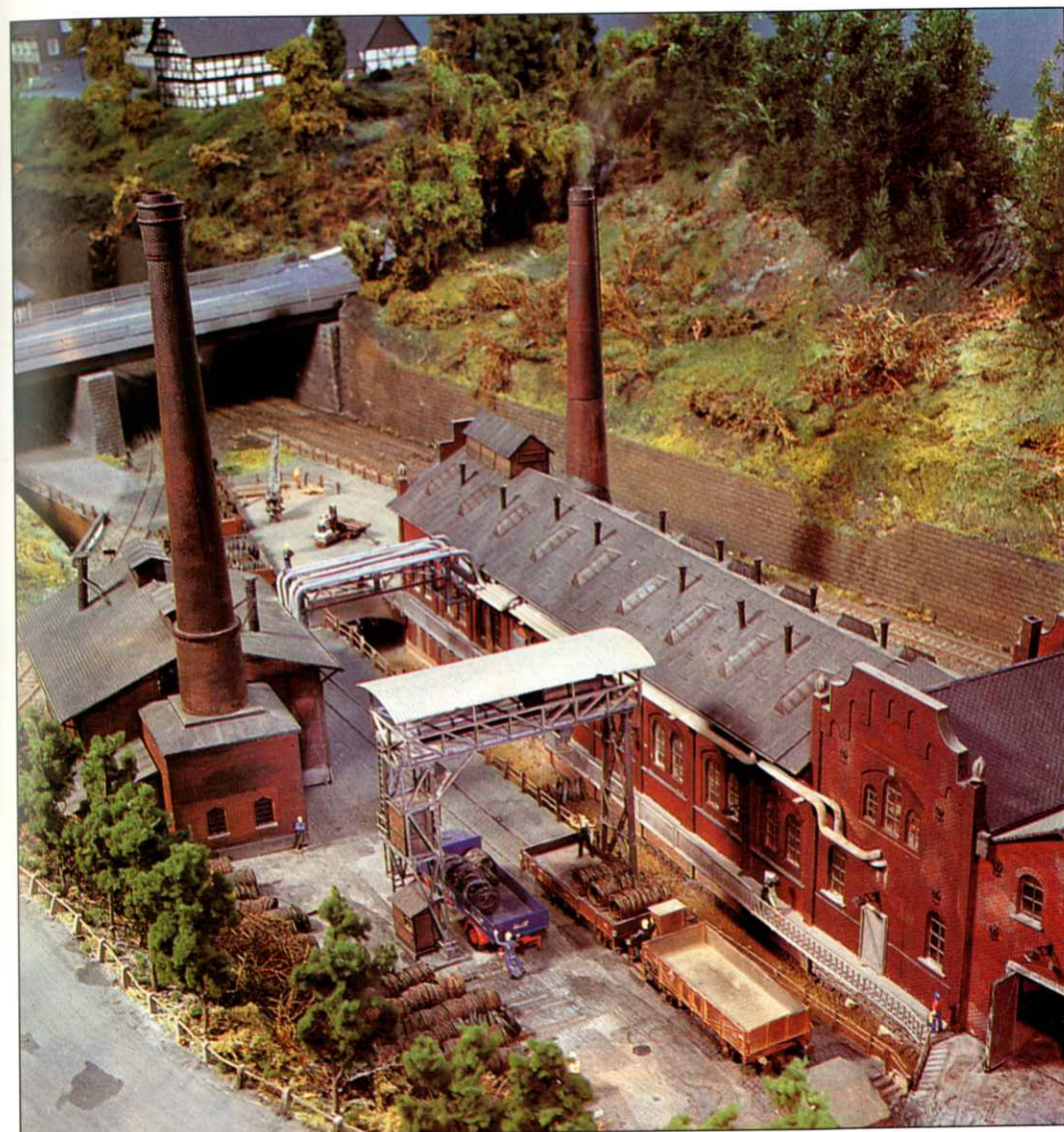
Dimensiones: 11,80 x 2,60 m.

Paisaje: Terreno de tela metálica y yeso, esteras de filtro y empleo de materiales naturales para la vegetación de la superficie.

Edificios: Principalmente construcciones propias típicas de la región, pocas construcciones industriales.

Material rodante: Locomotoras de vapor y diesel así como automotores de las épocas III y IV de diferentes fabricantes.

La conexión férrea de la pequeña fábrica de alambre del valle ha conocido mejores momentos, en los que había salidas de material más de una vez al día.





Muy bien pensado y profesional: un puente de vía doble con dos superestructuras separadas y una de las vías curvada.

Las calles principales, que sirvieron de lema para la maqueta, no sólo están bien construidas sino que también son fieles al original hasta en el más ínfimo detalle.



11

La maqueta prusiana

El 29 de octubre de 1838 fue el día del primer viaje en ferrocarril entre Berlín y Potsdam; con ello se abría un capítulo importante en la historia ferroviaria prusiana. Justo 150 años después, coincidiendo con el 150 aniversario de este acontecimiento, el club de modelismo ferroviario de Potsdam presentó su diorama de la primera estación de esta ciudad a escala H0.

Modelo original

En los archivos se puede encontrar mucha información sobre el primer ferrocarril entre las dos ciudades. Los amigos del modelismo de Potsdam no sólo investigaron sobre el trayecto sino que también se fijaron en los planos de construcción de Belliot y consultaron los periódicos de la época. En las consultas que realizaron descubrieron alguna que otra singularidad, como por ejemplo el hecho de que no todos los trenes circulaban con locomotoras de vapor. Los vagones sueltos en las estaciones y también en ciertos tramos eran arrastrados sobre todo por

El edificio principal de la primera estación de Potsdam visto desde la calle. La terraza del tejado estaba pensada para despedir o recibir a la gente.

caballos. Ésta es la razón de que hubiera tanto estiércol alrededor de los establos. También que las reformas del edificio principal no fueron una iniciativa de la compañía ferroviaria sino del dueño del restaurante de la estación. Todos estos archivos históricos formaron una sólida base para conseguir una imagen que reflejaba fielmente la sociedad de aquella época.

Concepción de la maqueta

En un principio se había previsto que el diorama de la estación tuviera a ambos lados bucles de retorno y que éstos fueran funcionales. Pero entonces se encontraron con el problema de construir locomotoras y vagones a esta escala que fueran seguros a la hora de circular en las exposiciones; no se pudo hallar una solución, y los modelistas se tuvieron que limitar a la reproducción exacta de la zona de la estación en que las locomotoras y vagones pueden rodar pero no funcionan. En los trabajos con los archivos originales se presentaron otras dificultades imprevistas: la conversión de varas y pies al sistema métrico decimal. Los modelistas descubrieron que los datos sobre el ferrocarril y los edificios seguían el sistema métrico prusiano, mientras que los datos



del material rodante seguían el sistema inglés; al fin y al cabo Inglaterra era la cuna del ferrocarril.

Construcción de la maqueta

La intención de construir el diorama únicamente para su exhibición exigía una base estable y rígida aunque ligera. Una tarea nada fácil con una superficie total de 1,5 m². Sin embargo, la experiencia de un carpintero y un constructor de ataúdes que pertenecían al club sirvió para construir un armazón sobre unos soportes que respondía a todas las expectativas. El terreno llano de la estación y de los alrededores no planteaban grandes dificultades para la elaboración del paisaje, para lo que se utilizaron principalmente esteras de césped, tierra para pájaros cribada y gravilla pintada. Las agujas se construyeron de forma fiel al original como cambios de carriles móviles sin espadín, que incluso se pueden posicionar a mano. Lo mismo ocurre con la placa giratoria para vagones en la parte este de la estación. Los edificios se construyeron con madera contrachapada de 3 mm de espesor y se trataron con una mezcla de yeso y tierra para pájaros. Las vías para H0 son de Pilz con raíles TT algo más pequeños.

Material rodante

El proyecto más amplio era la construcción del material rodante, y es que todos los modelos debían ser de elaboración propia porque los del mercado no se ajustaban a la maqueta. Incluso los juegos de ruedas han sido contruidos por los modelistas. Las locomotoras y los bastidores de los vagones son de chapa, mientras que las cajas son de plástico o cartón. Los coches y los numerosos señores que pasean por las calles son de Preiser, unos elementos que fueron difíciles de conseguir en 1988.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ferrocarril de Berlín-Potsdam en torno a 1840.

Escala: H0, no funcional.

Vías: Vías H0 de Pilz con raíles TT, y balasto; cambios de carriles móviles sin espadín y sin mecanismo de posicionamiento.

Dimensiones: 1.400 x 1.100 mm.

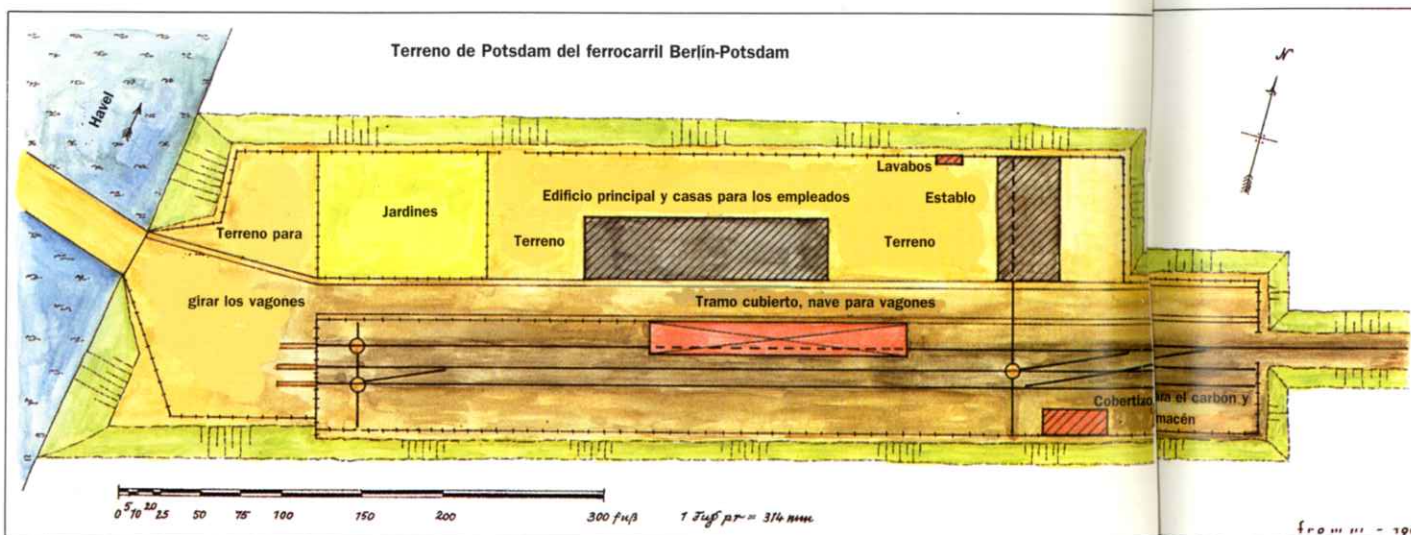
Paisaje: Placas de poliestireno cubiertas de esteras de hierba, arena y mezcla de tierra.

Edificios: Edificios de madera contrachapada sin estructura interna.

Material rodante: Dos locomotoras, 10 modelos de vagones de pasajeros o de mercancías y coches (de caballos).

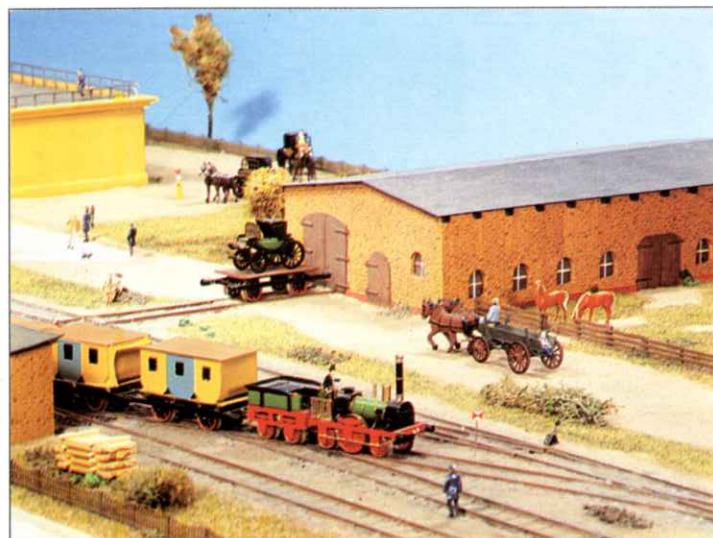


Los cambios de carriles móviles, cuyo mecanismo de posicionamiento sin espadín se ha reproducido fielmente a escala H0, sirven para que maniobren las pocas locomotoras.





Por razones de espacio y para facilitar las maniobras, se han instalado en la maqueta un gran número de placas giratorias.



Un tren de pasajeros abandona la estación de Potsdam en dirección a Berlín. Destacan los establos porque para mover los vagones se utilizan casi siempre caballos.

12 Sueños en TT

En el Erzgebirge las maquetas son tan típicas como el pesebre en Navidad. Bernd Neubert, de Neuwürschnitz en Sajonia, no cree que por el hecho de ser de esta región tenga una capacidad innata para hacer maquetas, pero sí que recuerda perfectamente cuando su abuelo aparecía todas las Navidades con una gran maqueta de vía 0 que hacía sus delicias. Sin duda, ésta fue una de las razones por las que este joven fabricante de herramientas se convirtió en un apasionado del modelismo ferroviario.

Modelo original

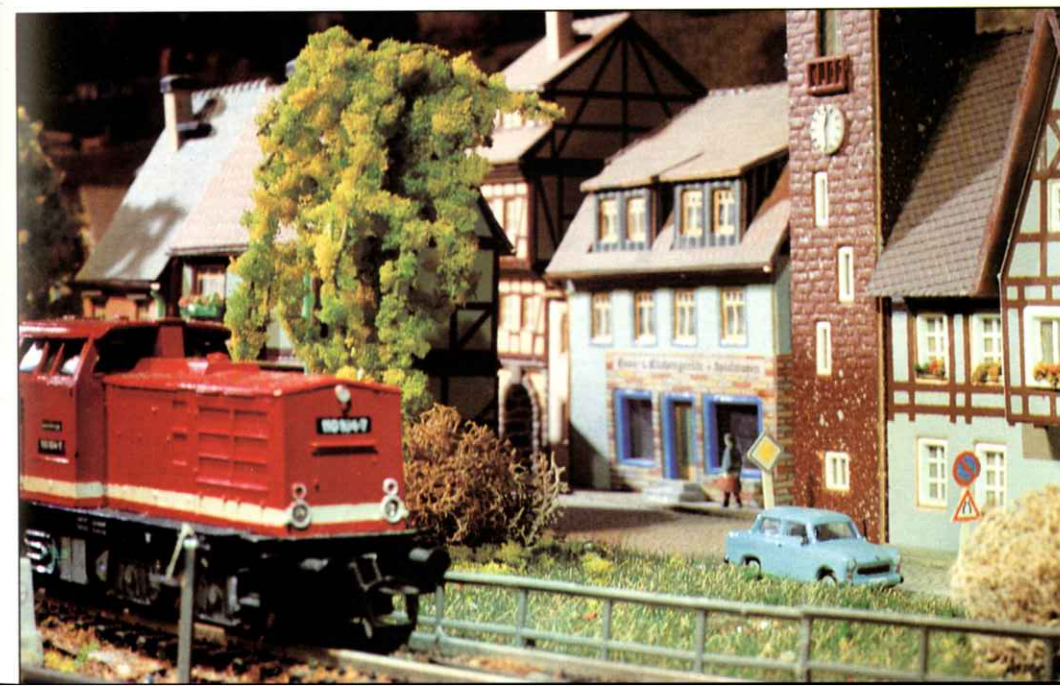
La pequeña maqueta de apenas 9 m² no está inspirada en ningún modelo original concreto, pero sí que recuerda, como es lógico, al paisaje de montañas y bosques del Erzgebirge y del Vogtland que el modelista tiene frente a su casa. En la maqueta no se ven acantilados ni paredes de piedra empinadas, el modelista se ha decidido por pequeñas elevaciones y al-

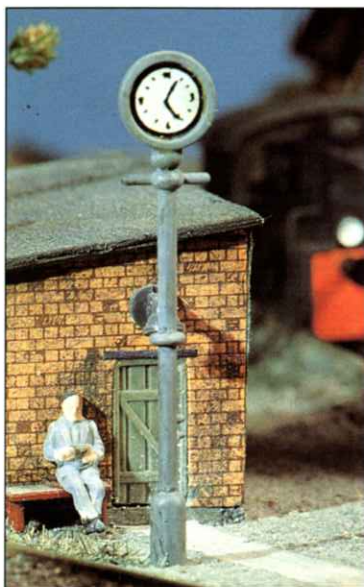
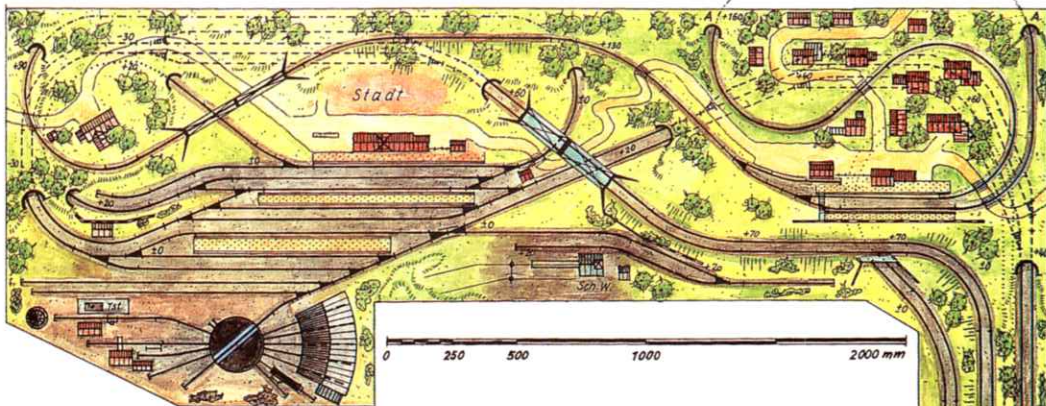
deas idílicas de la antigua Sajonia con casas con tejados de pizarra, algo que se ajusta más con su forma de ver la vida. Sólo hay un castillo en lo alto de una colina que no corresponde con ningún modelo original. Pero el ferrocarril sí que debía corresponder a un modelo original. Después de que el joven Neubert se pasara medio día observando la actividad del ferrocarril cercano de Chemnitz, la placa giratoria con el cobertizo para cinco locomotoras se convirtió en el núcleo de su maqueta.

Concepción de la maqueta

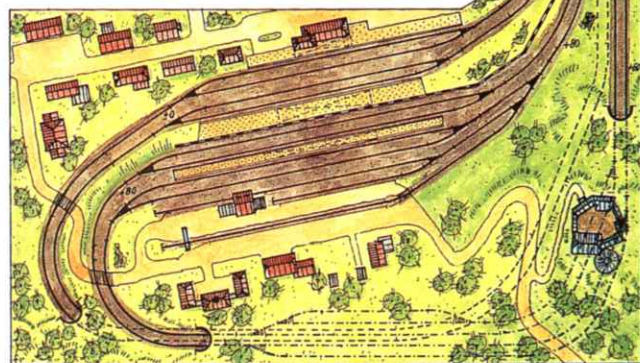
En la casa había una buhardilla que podía servir para la construcción de una maqueta de trenes. La habitación, una vez ampliada, ofrecía una superficie de aproximadamente 4 x 4 m.

Con la ex 110 al Erzgebirge. Los modelos TT de la maqueta de Neubert son tan eficaces como los originales en la época de la DR.





Quitando el espacio para la puerta y el espacio libre que se necesita para este tipo de maquetas, queda una superficie útil de aproximadamente 9 m². Los primeros planos a escala H0 no dieron un resultado satisfactorio: los radios eran demasiado estrechos y parecían de juguete. La oferta de vehículos y vía N en el momento de la elaboración de los planos era prácticamente inexistente, por lo que la única solución que quedaba era la del «carril central de oro», la escala TT, muy utilizada en la época. En este caso, a lo largo de las dos paredes de la buhar-



¡Por fin se ha acabado el trabajo! Max, el campanero, lleva sentado más de media hora y mira con atención el reloj.

dilla se podían construir tramos para la reproducción fiel de trenes largos; y por detrás de la puerta, a la izquierda, había suficiente espacio para montar de forma completa el ferrocarril deseado. Naturalmente, en la maraña del ferrocarril principal de vía doble con dos estaciones de paso hay la famosa bifurcación de un ferrocarril secundario que se dirige a la montaña.

Construcción de la maqueta

En este tipo de maquetas es habitual que la construcción descansa sobre un bastidor de travesaños y listones que soportan toda la carga pero que no oponen ninguna resistencia considerable a la tensión térmica. Desgraciadamente, el modelista diseñó la construcción como permanente, algo que le ha reprochado su hijo. No se pensó ni en que fuera desmontable para posibles exhibiciones ni en que se pudieran cambiar algunas piezas de la maqueta. Sin embargo, estamos ante una construcción especialmente segura, ya que no hay ningún elemento externo que pudiera provocar la rotura de un carril o un cable. La maqueta es típica de los años ochenta de la RDA. El paisaje se compone de una malla metálica sobre una estructura de madera contrachapada recubierta de una mezcla de material para esparcir, yeso y cola. Las zonas verdes son sobre todo esteras de césped de la casa de la época, Scheffler; los árboles son del surtido de VERO. Los edificios, de buena calidad y abundantes, son de Auhagen; cobertizo para locomotoras incluido. El cobertizo y la placa gira-

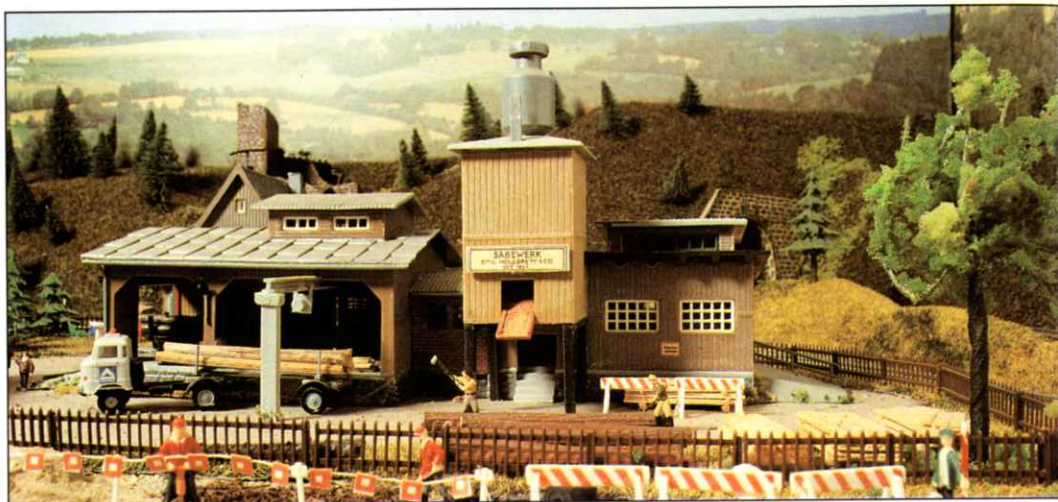
toria, que funciona a la perfección, los tuvo que montar el propio modelista. Por último, las vías son del sistema estándar TT. Por otra parte, la catenaria es de construcción propia y muy fiable en su funcionamiento.

Material rodante

El sueño de Neubert tiene 34 locomotoras y más de 150 vagones. Algo que hace comprensible que tanto el modelista como su hijo estén siempre pendientes de las últimas innovaciones en ferrocarriles TT que salen a la venta para ampliar su surtido. Entre los vehículos también podemos encontrar algunas locomotoras modificadas, como una BR 50 que proviene de una BTTB-23, y una BR 81 cuyo origen es una máquina 80. El modelista tiene en mente una gran cantidad de proyectos: cambiar las ruedas de los vagones por unas de metal, instalación de motores con inducido en forma de campana en las locomotoras y motores para los mecanismos de agujas.

Una variedad sorprendente a escala TT. Sobre la placa giratoria de construcción propia del ferrocarril de vapor hay una BR 50 que proviene de una 23.





Un motivo típico tras la reunificación: también delante de la serrería está toda la calle levantada; sin embargo, desconocemos lo que buscan los obreros.



En Minol la gasolina está demasiado cara. Por ello hay pocos coches en la gasolinera.



Muchas veces la maqueta de Neubert se queda un poco pequeña, pero el modelista resuelve con maestría la situación.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ningún modelo original concreto, aunque las montañas de Sajonia apadrinan la maqueta.

Escala: TT; dos raíles; corriente continua.

Vías: Vías TT estándar con mecanismos subterráneos, más de 60 m; 42 agujas simples y un cruce de vía doble; placa giratoria de construcción propia.

Dimensiones de la maqueta: 4 x 4 x 2,4 m, longitud de los bordes; profundidad máxima 1,5 m.

Paisaje: Estructura de malla metálica y yeso con esteras de césped y material para esparcir.

Edificios: Principalmente modelos de Auhagen, excepto algunos de construcción propia.

Material rodante: Trenes de BTTB Zeuke exclusivamente; algunos modificados.



En la carretera comarcal la vida se desarrolla a escala TT. Mientras que la empresa Kies todavía utiliza la W 50, los transportistas de materias primas ya han invertido en material del oeste.



Hay que quitar las escorias. Sin embargo, como la puerta de la caja de humos de la 92 6502 ya está cerrada parece que el trabajo sucio se ha terminado.

La 254 de la DR puede estar contenta: recibe la corriente de la catenaria a escala TT, muy bien instalada y fiel al original.



13

De excursión con el ferrocarril del bosque

Con el ferrocarril de Muskau ocurre lo mismo que con otros ferrocarriles pequeños y secundarios todavía en funcionamiento. Mientras circulan apenas nadie repara en su belleza nostálgica. Cuando dejan de funcionar, miles de aficionados hacen un peregrinaje anual para contemplar su querida reliquia.

Andreas Ehnert, de Krauschwitz, tenía de pequeño el ferrocarril al lado de casa, y en su maqueta de dimensiones reducidas le ha colocado un bonito monumento.

Modelo original

El ferrocarril de Muskau (WEM) comenzó con una línea de 5 km con caballos para el transporte de carbón de una mina en Krauschwitz a un depósito de hormigón en Muskau. Desde allí se transportaba el carbón con vagones tirados por caballos a varias fábricas del señorío del conde Arnim von Muskau. Pero pronto se vio que el transporte con animales era insuficiente en algunos tramos empinados y ante la creciente demanda de carbón, lo que hizo que el conde se decidiera a instalar un ferrocarril de vía estrecha de 600 mm

de ancho de vía. En 1898 la línea era de 29 km, y con el tiempo se alargó hasta llegar a los 80 km. Hasta 1945, el nombre oficial era Graf Arnimsche Kleinbahn (ferrocarril pequeño del conde de Arnim), posteriormente pasó a depender de la Deutsche Reichsbahn (DR). Para los lugareños, no obstante, siempre fue el ferrocarril del bosque de Muskau.

Concepción de la maqueta

La maqueta que presentamos aquí, además de ser singular, tiene un efecto terapéutico. En 1983, a la edad de 17 años, Andreas Ehnert tuvo un accidente en la piscina y se fracturó una vértebra, lo que le dejó parapléjico. El joven había comenzado un curso de formación de cerrajero en Raw Cottbus y se le vino el mundo encima. Puso toda su energía en la construcción de una maqueta de ferrocarril con motivos del tren del bosque local. Necesitó siete años para el montaje de

El ferrocarril del bosque de Muskau es una atracción turística: con él se pueden hacer excursiones en un vagón de tren rural.



En los años sesenta, en el WEM circulaba la V 10 C, pintada de azul cielo y de 600 mm de ancho de vía, a pesar de que no era de su propiedad.



Para la carga de hormigón en el ferrocarril, se construyó una gran cantidad de rampas en la zona de bosque del WEM.



Un motivo muy conocido: Günter Meyer fotografió así en su día el cobertizo para locomotoras del WEM. Andreas Ehnert lo ha reproducido con todo lujo de detalles.



una gran superficie de 1.850 x 900 mm e hizo unos avances tan espectaculares en la superación de su parapléjica que los médicos afirmaron que la construcción de la maqueta había sido la mejor terapia.

Construcción de la maqueta

Debido a los tramos de vía estrecha para el ferrocarril de 750 mm de Technomodel

(HOe) con un ancho de vía de 9 mm y al ancho de vía utilizado por el original de 600 mm, resultaba una escala inusual de 1:66,6. Esto significaba que todo debía ser de construcción propia, también las figuras.

El padre de Andreas hizo para la base un almacén sólido de madera. La cubierta es de cartón ondulado, una mezcla de yeso y cola y restos de envases de Styropor. Las superficies verdes se componen



La pequeña locomotora no pasa desapercibida con su campana y sus pitidos a través de las numerosas vías del pinar de Muskau.

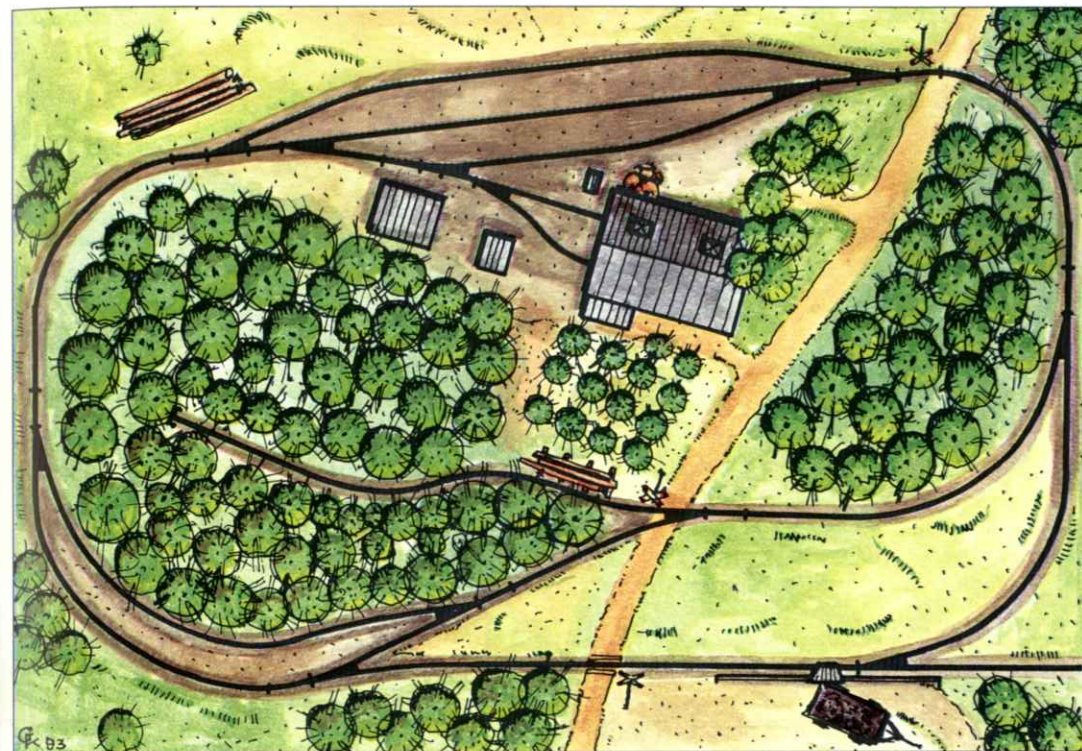
Ferrocarril idílico a escala 1:66,6. La obra merece una mención especial, ya que el modelista, de 29 años, es parapléjico.

en parte de esteras de césped, fáciles de encontrar en el mercado, pero también de musgo, líquen y otros productos naturales que recogió Andreas en sus salidas al bosque. Estas salidas se hicieron cada vez más habituales, ya que para el pinar tan característico se tuvieron que buscar más de 330 panojas de vara de oro y musgo. A esto hay que añadir salidas con la silla de ruedas y el vehículo del padre a la zona de servicio de la Tiergarten Ost y a los restos del tramo ampliado en otros tiempos. La elaboración del bosque duró años. Para ello se impregnaron de glicerina todas las panojas de vara de oro, y se pintó el tronco y la copa. El resultado fue un frondoso pinar que sorprende por su fidelidad al original. También los edificios se reprodujeron muy fielmente (a partir de dibujos o fotografías), para su construcción se ha utilizado principalmente madera contrachapada y para chapar. Andreas no encontró ningún mecanismo de posicionamiento apropiado (sobre todo a buen precio) para sus agujas de Technomodell modificadas para el WEM, por lo que lo construyó él mismo, con dispositivo de desconexión final y alimentación de corriente en los cruces.

La nostalgia ha llevado a que el ferrocarril, que nunca se utilizó para el transporte de pasajeros, realice de vez en cuando viajes especiales con vagones O restaurados. El modelista ha utilizado esta circunstancia como motivo para su maqueta.

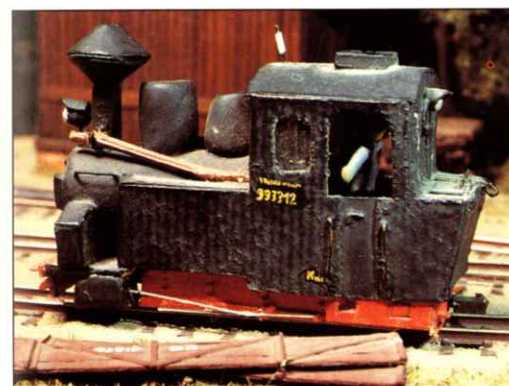
Material rodante

Los bastidores de las locomotoras son de Fleischmann y Minitrix, mientras que la estructura superior se ha fabricado con cartón y plástico. Los vagones son reproducciones de construcción propia de la serie de vagones 03 del WEM en los que



se han utilizado bogies de Minitrix. En total sobre la maqueta circulan tres locomotoras de vapor y una diesel, así como diez vagones O.

La locomotora para ferrocarril rural con la típica chimenea Kobel está fabricada con cartón, alambre y Suralin sobre un bastidor de Minitrix.



Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Trayecto nº 5 del ferrocarril del bosque de Muskau (WEM) desde Gora-Weiche hasta Köbeln.

Escala: Aproximadamente S; ferrocarril rural de 600 mm sobre vía de 9 mm (H0e); escala 1:66,6.

Vías: Vías H0e de Technomodell con mecanismos de aguja de construcción propia; aproximadamente 7,80 m de vía y 10 agujas.

Dimensiones de la maqueta: 1.850 x 900 mm.

Paisaje: Cartón ondulado y Styropor con recubrimiento de esteras de césped y mezcla de yeso y cola, material para esparcir y muchos materiales naturales; árboles hechos con vara de oro.

Edificios: De construcción propia con madera contrachapada, para chapar y cartón.

Material rodante: Construcciones propias utilizando como base modelos de Minitrix y Fleischmann-piccolo.

14 En el imperio de las leyendas

Las montañas Riesen siempre han cautivado al ser humano. No sólo por sus leyendas míticas sino también por la belleza de sus paisajes. Los ferrocarriles de las montañas Riesen fascinan de forma muy especial a los modelistas. Lothar Ewald, de Berlín, se ha construido un imperio de leyendas a escala N.

Modelo original

Cuando en el año 1862 se inició la construcción del ferrocarril de montaña silesiano en la zona de la entonces Dirección Breslau de la red férrea prusiana, nadie sabía aún las historias tan variopintas que iba a deparar este ferrocarril. Del tramo Kohlfurt-Lauban-Ruhbank-Dittersbach-Waldenburg se bifurca una línea secundaria que lleva al corazón del imperio de las leyendas.

En un viaje especial en los años ochenta, Lothar Ewald conoció el trayecto checo de este ferrocarril; los paisajes que vio y las características técnicas de la línea fascinaron de inmediato al modelista. El deseo de algunos participantes de la excursión de conocer también el trayecto polaco dio el empuje definitivo a la idea de levantar un monumento en forma de maqueta a este interesante ferrocarril.

Concepción de la maqueta

Por motivos de espacio, y porque en la RDA ya se podía encontrar algo de la exi-

gua producción de material rodante para ferrocarril N, Lothar Ewald se decidió por esta escala. El trayecto debía ser típico de las montañas Riesen, con frondosos bosques de abetos y las características locomotoras. Precisamente esto último parecía presentar un problema sin solución, y a falta de modelos disponibles todos los ejemplares se tuvieron que hacer a mano. Se simplificó el tramado de las vías, y básicamente se trata de un gran óvalo cuya recta posterior alberga dos estaciones de servicio escondidas tras las montañas de la maqueta. También por razones de espacio, la maqueta se dividió en tres segmentos que se pueden guardar, ya que no está montada de forma permanente.

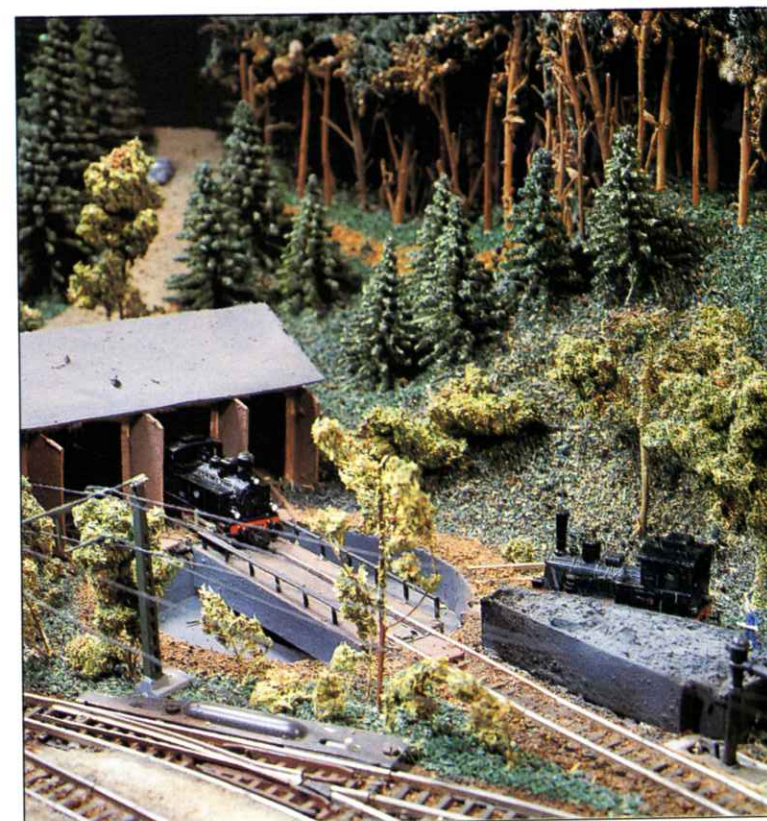
Construcción de la maqueta

El núcleo de los segmentos se compone de un armazón abierto sobre el que está atornillada la base de los tramos mediante tacos distanciadores. El paisaje se ha elaborado a partir de trozos de papel de periódico del tamaño de la palma de la mano pegados en varias capas con cola de huesos. El secado lento de la cola permitió modelar el paisaje sin prisas. Una vez totalmente seco, se endurece como una piedra y soporta su propio peso, una cualidad que contribuye a que el segmento sea estable y ligero. Cuando se acabó de pintar el terreno de color tierra



Enseguida llegamos a la estación de Polaun. Los numerosos caminos son una prueba de que la estación de la pequeña ciudad está cerca.

Al final del ferrocarril de la montaña Riesen hay una pequeña zona de servicio con carbón y agua para las eficientes locomotoras.





La riqueza del bosque de esta región en los años treinta también se manifiesta en los alrededores de la estación Polaun a escala N.

y verde, se recreó la vegetación con flocaje para esparcir y arena pintada. También se utilizaron posos de té y café como hierba y balasto. Para el monte alto se utilizó principalmente varas de oro y otras plantas que crecen en los márgenes de los caminos. Una vez tratadas de la forma correspondiente, se «clavaron» profundamente en el suelo. Debido a que las copas de los árboles no parecían lo suficientemente frondosas, los huecos se rellenaron con umbelas y una mezcla de flores.



Lothar Ewald construyó dos veces la ET 89, que debido a su carácter local recibe el nombre de «El señor de la montaña Riesen».

Material rodante

Todos los automotores son modelos N de Piko ampliamente modificados. Sólo una T 3 para maniobras en la estación de Polaun es de la casa Arnold. Junto a la conocida ET 89, llamada «Rübezahl», se construyeron los modelos de dos ET 88 y se reformaron diferentes vagones para que esta parte del ferrocarril también correspondiera a la época de la maqueta.

El color rojo-marfil de la ET 89 corresponde a la época II, igual que la incorporación de un vagón de pasajeros Bi 24 a la misma locomotora.



Ambiente matutino en la estación de Dittersbach. La ET 88 se ha construido a partir de un vagón de compartimentos de Arnold sobre un bastidor N de Piko.

Gracias a la utilización de una gran cantidad de materiales naturales se ha obtenido una reproducción muy lograda de la oscuridad dominante de los interminables bosques de abetos.



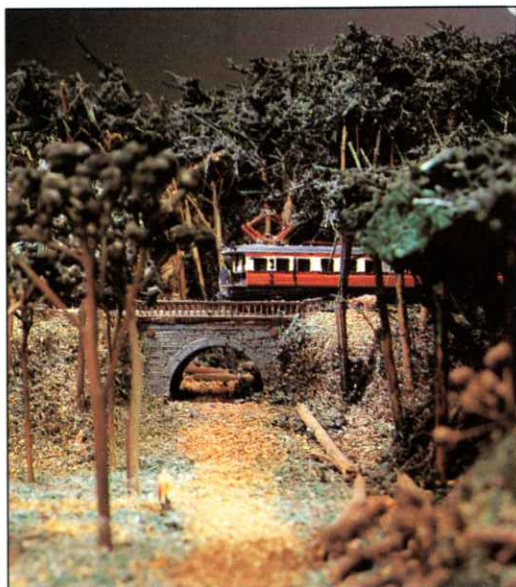
Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ferrocarril de las montañas Riesen e Iser en torno a 1930.
Escala: N, dos raíles, corriente continua.
Vías: Vías N de Piko; aproximadamente de 18 m y 16 agujas.
Dimensiones de la maqueta: 4.080 x 770 mm, desmontable en tres segmentos.
Paisaje: Superficie del terreno de cola

de huesos y papel de periódico en varias capas; flora elaborada con varas de hora y árboles de tienda.

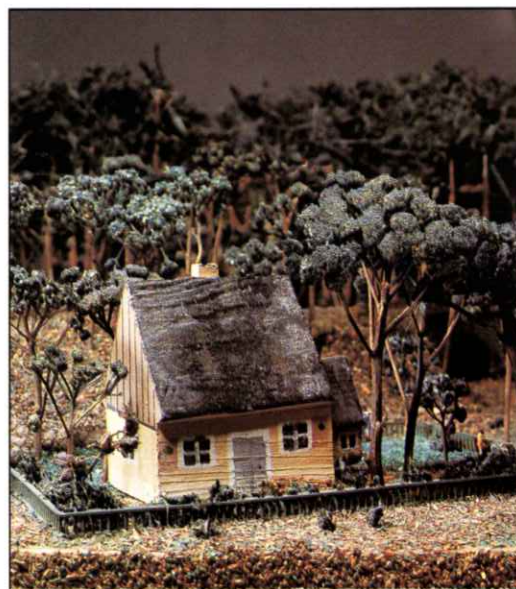
Edificios: De construcción propia a partir de fotografías; como material se utiliza cartón.

Material rodante: T 3 de Arnold, tres automotores fabricados a partir de modelos modificados de Piko; vagones de diferentes fabricantes.



En su camino a Hirschberg el «Rübezahl» atraviesa un sendero que a primera hora de la mañana está poco concurrido.

El modelista quedó fascinado por el mundo de leyendas de las montañas Riesen, una característica que ha sabido reflejar con elementos tan sencillos como esta «casa embrujada».



La acusada pobreza de la región durante el cambio de siglo se refleja también en los motivos de la maqueta. La vida de los leñadores era dura.

Junto al «Rübezahl» en el tramo todavía circulan vehículos de tracción ET 88, un tipo de vehículo que se había previsto en un principio para el ferrocarril urbano de Berlín.



15 El Saarland a escala N

El Saarland no es famoso sólo por su amplio tejido industrial y por las minas de carbón sino también por los majestuosos paisajes de la zona. El club de amigos del modelismo Bexbach e.V. ha obviado esto último en su maqueta de la Ribera del Oro Negro: grandes superficies y ferrocarril pequeño, algo muy apropiado para no tener que ahorrar en espacio.

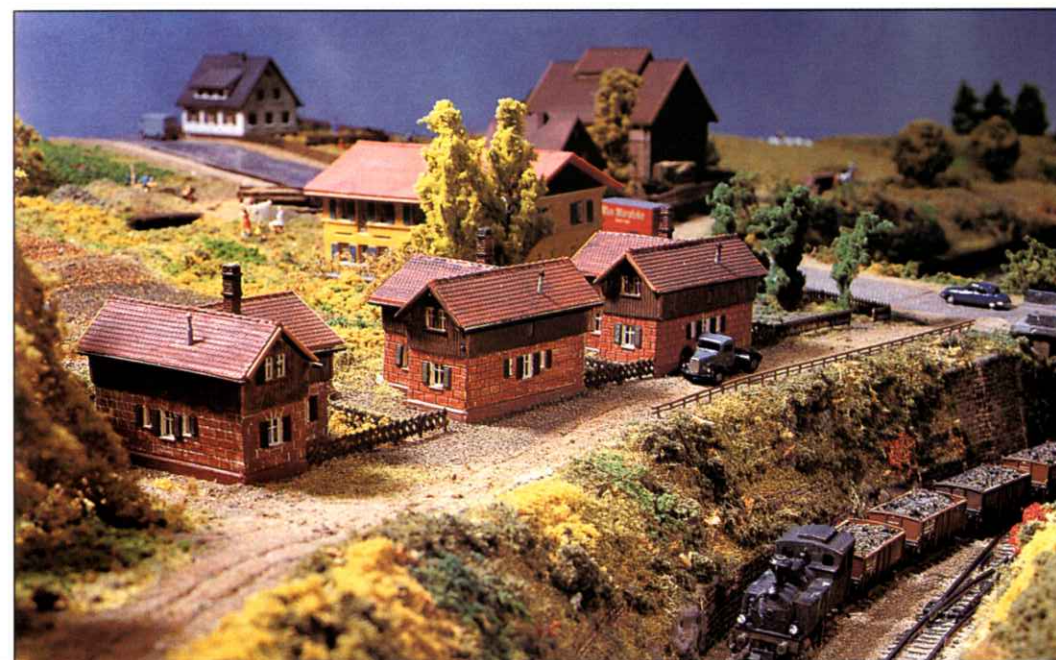
Modelo original

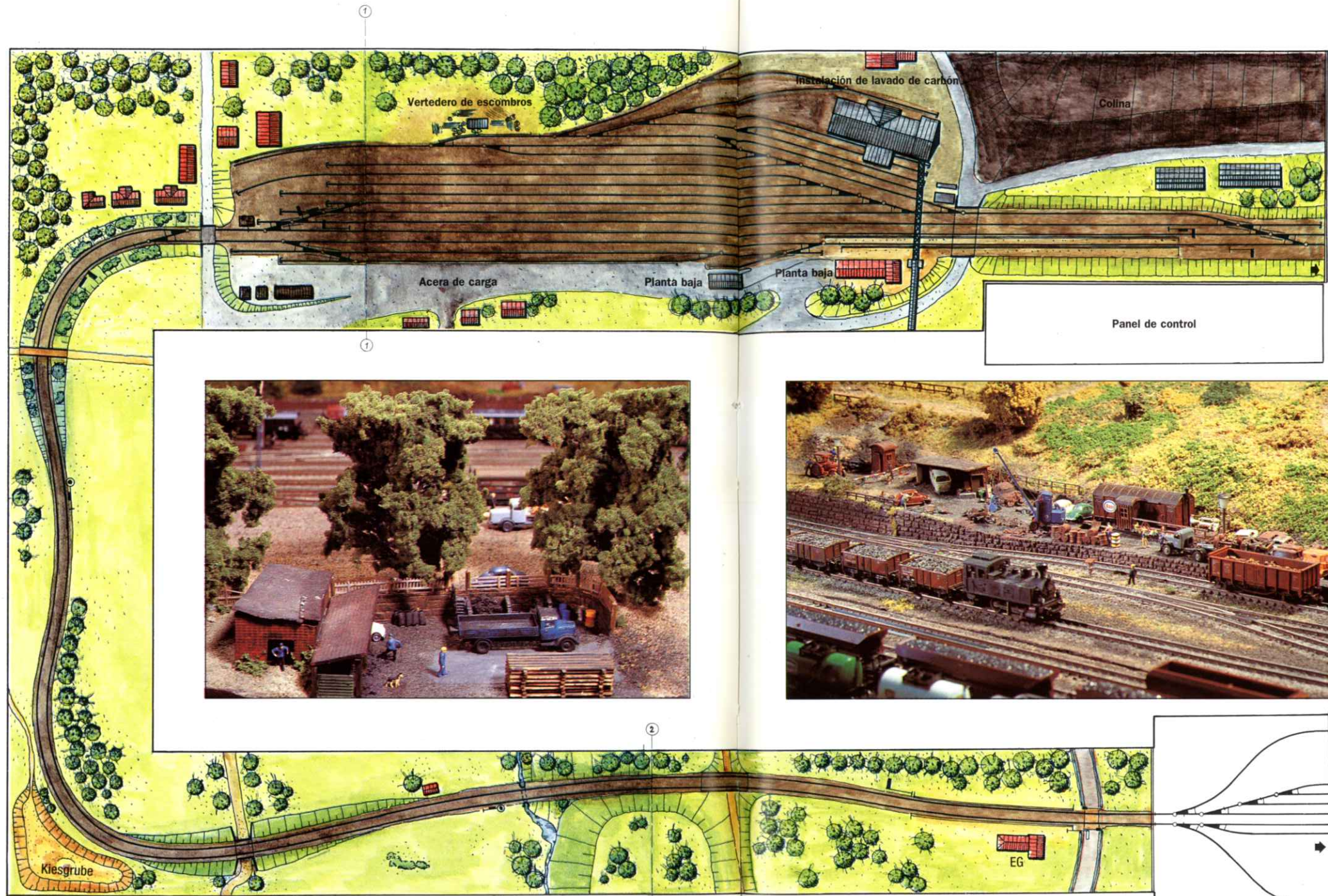
El municipio industrial de Bexbach se encuentra en medio de la zona carbonífera más famosa de Alemania, en la ladera sur de las montañas del Pfalz. Ya en la época del ferrocarril regional, la sociedad férrea del Pfalz construyó aquí un tramo entre Homburg y Neunkirchen para poder hacer frente a las demandas de transporte de la industria del carbón, que se hallaba en pleno crecimiento. Una mina a cielo abierto al pie de la montaña Höcher recuerda aún hoy la época dorada del oro negro.

Concepción de la maqueta

Hasta principios de los años cincuenta, aún funcionaba frente a la estación de Bexbach una instalación de lavado del carbón. Los modelistas han escogido este período para elaborar los planos de la maqueta. Como hemos dicho, al principio estaba la instalación de lavado que con sus 16 vías sólo se podía reproducir a escala N para que fuera lo más fiel posible a la original. Pero esto era sólo una cara de la moneda: los largos trenes necesitaban tramos largos, al fin y al cabo no se podían destinar los alrededores de este complejo industrial sólo al «lavado». A un miembro del club se le ocurrió la idea de unir la maqueta de la estación de Bexbach y la instalación de lavado con otro módulo ampliado. Éste, además de las ventajas para la reproducción de los bonitos paisajes del Pfalz, ofrece la posibilidad de adap-

En la actualidad, por la curva de entrada que se ve parcialmente en la figura circular modernas locomotoras eléctricas y diesel.





Al borde de los grandes terrenos de la estación se construyó una gran cantidad de cobertizos idílicos que sólo se pueden ver en el ferrocarril.

El terreno delante de la instalación de lavado de carbón y el vertedero de escombros están marcados por la frenética actividad del Saarland de los años sesenta.

tar la maqueta al espacio disponible modificando el módulo. Finalmente, una amplia estación de servicio detrás de la estación de Bexbach permite rodear las vías de depósito con un bucle de retorno o, como en el modelo original, colocar los trenes largos en las vías a la espera de que sean utilizados.

Construcción de la maqueta

El principio de elaboración de la maqueta de Bexbach se puede definir como construcción convencional sobre una gran plancha y modular en diferentes segmentos. En el primer caso, es verdad que la superficie grande y apropiada para la construcción de complejos industriales extensos tuvo buena acogida, pero hay que saber dominar una superficie de este tamaño, algo imposible sólo con vías; y un edificio a escala nominal N no ocupa una superficie superior a los 120 cm². Sin embargo, los modelistas de Saarland han conseguido unir armonía, amplitud y pequeños detalles en la estación de Bexbach. Para ello se tuvo que recurrir en muchas ocasiones a la construcción propia, y la mayor parte de los elementos N comprados se tuvieron que modificar hábilmente. Los segmentos de la maqueta de los tramos visibles se habían planeado en un principio como módulos. No obstante, como se veían los bordes de las conexiones y las zonas de unión de los módulos eran peligrosas se decidió que lo más conveniente era construir segmentos lo más largos posible. Es cierto que se perdió la idea inherente a la construcción en módulos de poder intercambiar libremente todas las partes de la maqueta, pero se aprovecharon de forma creativa las ventajas que ofrece este tipo de construcción: la reproducción de tramos largos en un espacio relativamente pequeño con un paisaje con gran cantidad de detalles a ambos lados de la vía. Para ello se utilizaron todas las innovaciones en la construcción de maquetas, como las vías con balasto igual que las originales, follaje y esteras de césped, así como árboles y matorrales hechos con alambre retorcido.

Edificios

Aunque en la escala N la oferta de edificios y juegos de construcción es amplia, los modelistas tuvieron que construir las minas a partir de modelos reales concretos. Así, para la construcción del enorme complejo de edificios de la instalación de lavado de carbón se utilizó madera contrachapada y planchas de mampostería, mientras que para el edificio principal de la estación de Bexbach se emplearon placas de poliestireno y piezas semimanufacturadas de Kibri.

Material rodante

A excepción de unos pocos, en la maqueta se pueden encontrar modelos de todos los fabricantes que ofrezcan trenes para escala N. Casi todos los modelos han sido modificados, por ejemplo: han sido pintados total o parcialmente o se les ha dado un aspecto envejecido. Hay que destacar la gran seguridad de funcionamiento de la maqueta, algo que en estas escalas no siempre se da por sentado. Su origen está en la buena preparación de los modelos que realizan los modelistas para las grandes exhibiciones.

Breve descripción de la maqueta

Modelo real: La estación local de Bexbach con maquetas de la mina de carbón; típico paisaje del Pfalz.

Escala: N, dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías con balasto de Roco. En total más de 90 m de vía, 45 agujas sencillas y 4 cruces de vía doble con mecanismos de aguja de Roco.

Superficie total: 5,10 m de largo, 3,00 m de ancho en la zona industrial. Longitud de la estación de servicio 5,00 m.

Paisaje: Fina capa de yeso sobre un núcleo de styropor.

Edificios: Principalmente modelos industriales modificados y juegos de construcción; algunas construcciones propias como la instalación de lavado de carbón y el edificio principal.

Material rodante: Automotores de Arnold, Fleischmann y Trix; vagones de Arnold, Fleischmann, Trix y Roco.

Se ha reproducido un tren especial que realiza excursiones por el Saarland para amantes del vino.

Ciertamente el trabajo en la instalación de lavado de carbón no era limpio. La suciedad del motivo es real.



Cada rincón de la maqueta, en forma de U, se ha construido a conciencia, como esta escena con una grúa para arena y grava.

Fuera de la estación de Bexbach, en los segmentos modulares de la maqueta, se pueden encontrar largas rectas para las locomotoras del tren rápido.

16

Día de mercado en Tipton Parva

Se puede buscar y buscar, incluso en mapas ingleses especializados, pero no se encontrará Tipton Parva. Al final, decepcionados, dejamos el atlas con el convencimiento de que Tipton Parva tiene que existir en alguna parte. Así de completa es la pequeña maqueta de ferrocarril secundario del matrimonio formado por Jane y John Jacobs, de Wessex.

Modelo original

Con toda seguridad ha habido en algún condado de la isla del ferrocarril modelos originales para maquetas parecidas, algo que corrobora el matrimonio Jacobs. Aunque no quieren centrarse en un modelo concreto, sí que hablan de un viaje en ferrocarril de vía estrecha por Gales. Debido al pequeño gálbo de esta línea, algo poco habitual, el revisor controla los billetes en las estaciones, ya que durante el viaje sería peligroso andar por el pasillo de los pequeños vagones de comparti-

mientos; asomarse por la ventana o cualquier imprudencia parecería tendría consecuencias fatales, ya que la separación entre los muros de los puentes y las ventanas del vagón suele ser de sólo unos cuantos centímetros.

Concepción de la maqueta

La maqueta fue una de las aportaciones de John Jacob al matrimonio. Cuando este técnico electrónico y cronista especializado se fue a vivir con Jane, se llevó consigo un módulo que llamaba Tipton Parva Station. Como al módulo le faltaba un ambiente acogedor y sobre todo edificios, la joven esposa comenzó a construir casas siguiendo el modelo típico galés.

El módulo de la estación se amplió de forma muy vistosa y en el canto derecho se habilitó un «FIDDLE YARD», una estación de servicio con un apartadero en forma de arpa, en el que se pueden colocar hasta seis trenes y cambiar las locomotoras al otro extremo del convoy gracias a que están aisladas las cabeceras de las guías.

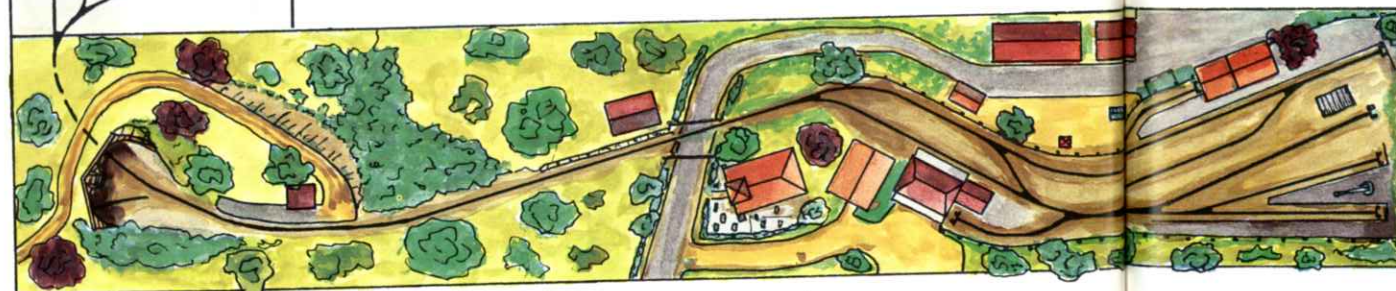
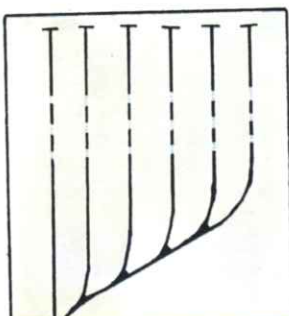
Construcción de la maqueta

El torso de la maqueta se compone, al igual que en las construcciones modulares que ya conocemos, de un armazón rígido sobre el que se atornilla la base de



En los días de mercado hay una actividad frenética en Tipton Parva, una estación de término del ferrocarril privado galés.

Un ferrocarril privado galés reproducido con mucha intuición y habilidad como se puede ver en la locomotora y las señales.



madera contrachapada de las vías. El paisaje estaba todavía demasiado «verde», pero gracias a las virtuosas manos de Jane Jacobs se pudo cambiar finalmente el panorama de la maqueta: es día de mercado en Tipton Parva y mucha gente de los alrededores utiliza el tren para venir. La mayoría de los trenes son de pasajeros con transporte de mercancías, parecido al PmG alemán. Junto al paisaje, elaborado con mucha delicadeza y una gran habilidad artística, impresionan especialmente los edificios que reproducen el típico estilo arquitectónico galés. La «responsable» de esta situación es la esposa. A partir de fotos de viejos calendarios, elaboró primero los dibujos técnicos de las casas que luego pasó a cartulina. Como no pudo encontrar el papel de ladrillo adecuado para las construcciones de mampostería, dibujó y pintó ella misma todas las fachadas con tinta china y pintura cubriente. Incluso tuvo en cuenta los diferentes tonos del ladrillo cocido.

Material rodante

Todas las locomotoras son de construcción propia. Para algunas de ellas se utilizaron kits de montaje británicos de pequeños fabricantes, otras fueron concebidas totalmente por los modelistas. También se hicieron muchas modificaciones en los kits de montaje, ya que todas las máquinas debían corresponder a la situación original en la que se había inspirado la maqueta. Los modelos para los vagones son de diferentes empresas ferroviarias, pero todos tienen el mismo aire típico de los ferrocarriles de vía estrecha que quería reproducir el matrimonio Jacob. John se encarga de la construcción de los trenes, una tarea que realiza con gran habilidad. Para mover las diminutas máquinas se utilizan pequeños motores

Las barreras se mueven siguiendo el modelo original inglés: paralelas a la vía cuando pasa el tren, transversales si hay paso libre.



orientales; los sistemas de transmisión son de construcción propia. La circulación suave de los modelos dan testimonio de la destreza del modelista, incluso se puede llegar a oír el traqueteo del tren sobre los raíles.

En Tipton Parva la actividad no se concentra sólo en las inmediaciones del ayuntamiento cuando es día de mercado, también en las vías de carga hay gran movimiento.

Breve descripción de la maqueta

Modelo real: Ferrocarril de vía estrecha británico en el condado de Gales sin modelo original concreto.

Escala: Narrow Gauge 009, equivale a la escala H0e continental; dos raíles, corriente continua.

Vías: Raíles para modelismo con traviesas de madera que se pueden encontrar en las tiendas especializadas de Gran Bretaña, clavados. Aproximadamente 12 m de vía, 14 agujas con mecanismos

subterráneos de construcción propia. **Superficie total:** Longitud de los bordes 3.658 x 1.676 mm; 457 mm de profundidad.

Paisaje: Capa fina de yeso sobre un núcleo de poliestireno. Material de la superficie de Woodland Scenics.

Edificios: Todos de construcción propia; edificios altos y artificiales de cartulina y cartón.

Material rodante: Doce locomotoras y 25 vagones, todos de construcción propia.

Ferrocarril de jardín de invierno

A Werner Becker, pastelero y amante de LGB, le trae sin cuidado lo que puedan pensar sus vecinos. Una maqueta con una amplia red viaria de LGB en mitad del jardín de una casa de alquiler en Berlín ya era de por sí bastante llamativa, pero cuando el modelista la dejó montada durante todo el invierno, sus vecinos acabaron convencidos de que le faltaba un tornillo. Sin embargo, el tiempo le ha dado la razón: las maquetas LGB pueden aguantar un invierno.

Modelo original

«Una pizca de Harz y una pizca de Rasender Roland auf Rügen», es el comentario que hace este modelista nacido en Hamburgo sobre el modelo imaginario del ferrocarril. En la maqueta evitó consciente-

mente un modelo concreto. Por un lado porque para él toda limitación es una molestia, y, por otra, porque entonces tendría que haber utilizado en la maqueta modelos de trenes determinados. Pero esto era precisamente lo que no deseaba, lo que quería era que por el jardín circulara de forma convincente cualquier tren que le gustara.

Concepción de la maqueta

Se dice que las casualidades son el cruce de dos realidades. En el caso de Werner Becker se cruzaron la terapia del médico con el deseo del paciente de de-

El estanque se colocó porque ofrecía la posibilidad extra de montar un puente. Ahora el agua está congelada.



ma del jardín pasara por la construcción de una maqueta. Pero Becker se dedicó por completo a su nueva afición y planificó una maqueta de jardín casi perfecta: con largos tramos, un estanque y una maqueta de servicio subterránea. Entretanto, los vecinos y el modelista han llegado a un acuerdo con respecto al ferrocarril del jardín, y las ampliaciones que pasan por el camino y que llegan hasta más allá del «árbol gordo» ya no están en fase de planificación.

Construcción de la maqueta

Lo que para el modelista de interior es el almacén, para el que construye su maqueta en el jardín es la base. Para la estación elevada, se construyó un serie de empalizadas que permitieran superar el desnivel. Y para construir un puente se tuvo que hacer un estanque, para el que se cavó un hoyo que se recubrió con varias capas de plástico y se armonizó con el entorno. Ahora habitan en el estanque algunos peces que parecen sentirse como en casa. Los edificios son en parte productos de Pola y en parte de construcción propia. Algunos trabajos manuales en el borde de la maqueta muestran

dicarse a «poner más bonito» el jardín de su casa.

Su médico le había aconsejado que para recuperarse se dedicara a alguna afición creativa, lo que le abrió de par en par las puertas del modelismo. En realidad, la afición por las maquetas de trenes llevaba en él mucho tiempo aletargada sin que hubiera nada que le provocara el deseo de ponerse manos a la obra. Y a los vecinos les costó aceptar el hecho de que la refor-

En el límite norte del jardín se construyó una estación de cinco vías que se eleva sobre el nivel del suelo gracias a unas empalizadas de madera y tierra prensada.



los efectos terapéuticos del modelismo ferroviario.

Para que los vecinos no se quedaran sin camino en el jardín, el modelista hizo desaparecer el ferrocarril por debajo de las losas del camino detrás de la estación de Kleinbach. Después las vías vuelven a aparecer en el otro extremo y se dirigen en dirección oeste, donde se está montando un conector a un complejo industrial. Las vías se han colocado principalmente sobre placas de eternita sin ensamblarlas.

Werner Becker ha extraído una conclusión durante el manejo de su peculiar maqueta: ¡los vecinos son más amables de lo que se pudiera pensar! No suelen producirse daños de ningún tipo y mucho menos intencionados. Las vías y las construcciones artificiales debían colocarse de forma que sean operativas. Por esta razón no se colocó balasto ni se fijaron al suelo. Sólo se retira la nieve de las vías, en los demás sitios una constante limpieza sólo dañaría los edificios. Tampoco hay que engrasar demasiado en invierno las locomotoras ni los vagones y se debe utilizar aceite o grasa que aguanten bien el frío. Todo lo que está en la parte primaria del transformador debe hallarse siempre seco y conectado a dispositivos y cables antihumedad.

Material rodante

Por la maqueta circulan cinco locomotoras de vapor y dos diesel, así como un automotor. Más de 20 vagones de pasajeros y 35 de mercancías ofrecen un funcionamiento muy variado. Todos los trenes son originales y no se modificaron. El buen mantenimiento es particularmente importante en invierno. La limpieza de los raíles se realiza con un vagón especialmente equipado y con bencina.

Perspectiva de las figuras a escala 1:22,5: el almacén de mercancías de Kleinbach junto al muro de la casa.

Ni siquiera la espesa capa de nieve puede hacer desistir al obrero de la empresa Becker de las tareas de carga. Sin duda un trabajador eficiente.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: No se eligió expresamente ningún modelo para poder utilizar los trenes que se quisiera.

Escala: II como ferrocarril de vía estrecha de 1.000 mm (II), dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías LGB, 112 m de longitud total, 12 agujas sencillas, 1 cruce de vía doble y 1 intersección.

Superficie total: Aproximadamente 110 m².

Paisaje: Aprovechamiento de la vegetación natural, colocación de un estanque.

Edificios: Principalmente edificios de Pola, algunos de construcción propia.

Material rodante: 8 locomotoras, 35 vagones de mercancías y 25 coches de pasajeros, todos productos de LGB.



Ni comen ni beben, ni siquiera se mueren de frío con su atuendo veraniego; viajeros de Kleinbach.

Bajo las losas del camino se escondía antes una estación de depósito. Entretanto, se ha continuado con el tramo al final del camino.





Un tren vagoneta de LGB trae tierra para la ampliación de la maqueta por la rampa que hay junto a la cerca del jardín. La base es una construcción ligera.



Un árbol grueso impide la ampliación del pequeño ferrocarril. Sin embargo, ya hay ampliaciones previstas.

18 Tranvía de Dresden

Las reproducciones de tranvías a escala no son muy abundantes. Esto se puede deber a la escasez de piezas funcionales y fieles al original, aunque sobre todo a la falta de modelos originales que valga la pena reproducir. Rolf Zschaler, de Dresden, buscó y encontró su modelo original en la red de tranvías de su localidad, Mickten.

Modelo original

La maqueta de Rolf Zschaler no sigue un modelo original para la zona ni los edificios, pero sí para los tranvías. Así, podemos ver circular el legendario «Große Hecht» junto al vagón reformado de Lowa. Destaca especialmente el edificio de las cocheras, donde por la noche se guardan los tranvías y se realizan las reparaciones necesarias; un elemento que tiene su correspondiente modelo original en la estación de tranvías de Dresden-Mickten en cuyas inmediaciones creció Rolf Zschaler.

En la maqueta también hay motivos que le dan un toque muy típico de la ciudad de Dresden. Por ejemplo, la pasarela del tranvía que el modelista ha reproducido a partir del viejo puente de ferrocarril en la estación central de Dresden; o la parada central en la Postplatz con la famosa «Campana de queso», la caseta redonda que albergaba la taquilla y donde se podía esperar la llegada del tranvía.

Concepción de la maqueta

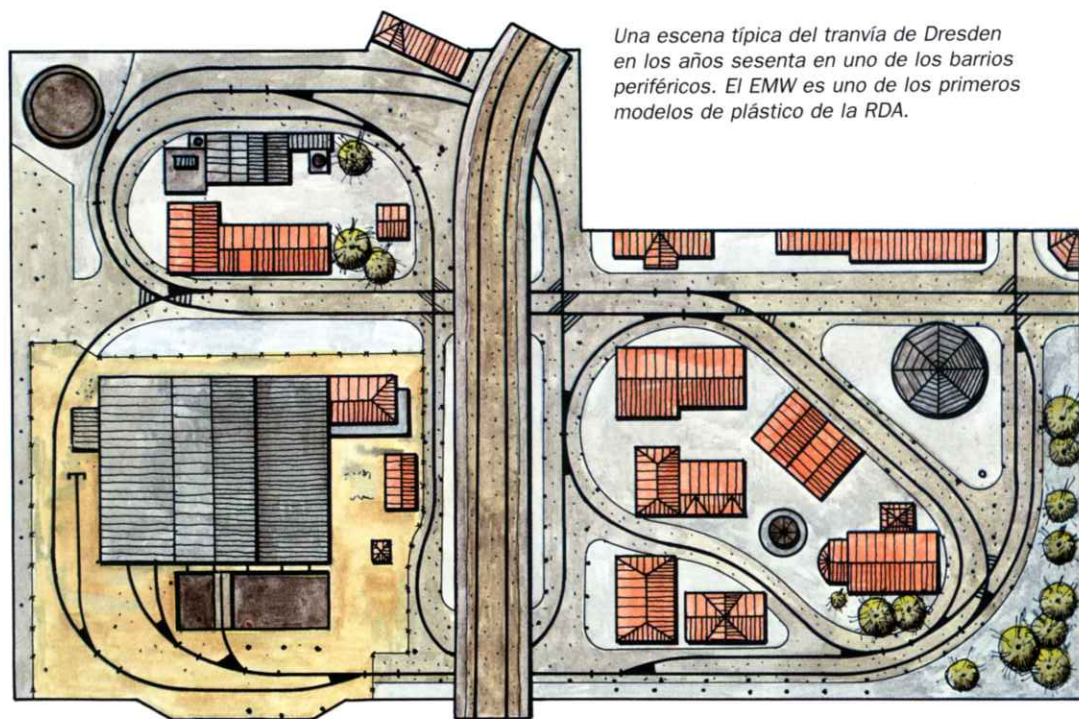
Rolf Zschaler es un hombre con suerte: tiene una vieja casa toda para él y para su maqueta. A pesar de ello, se dio la situación de tener que unir dos segmentos de la maqueta con un tramo largo a mayor nivel. La colocación de un puente en este tramo a un nivel superior tampoco hacía

Así veían los más madrugadores las cocheras de la estación de tranvías de Mickten en Dresden a principios de los años sesenta.





Una escena típica del tranvía de Dresden en los años sesenta en uno de los barrios periféricos. El EMW es uno de los primeros modelos de plástico de la RDA.



En este momento se está maniobrando con un tranvía con motor de la línea 4 mediante un carro transbordador. Funcional y fiel al original.



El «Große Hecht» era un famoso tranvía de Dresden. Existía un juego de construcción a escala H0 y Zschaler le puso motor.



Una escena cotidiana poco creíble: el camión de mudanzas de Osnabrück en Dresden. ¿Pero quién podía mudarse allí?



que la línea pareciera del todo real. Pero entonces se tuvo una brillante idea: bajo el tramo y alrededor de éste circularía un tranvía. Con una catenaria totalmente operativa tensada entre los muros de las casas y como una unidad totalmente independiente en medio de la maqueta H0. Entretanto, este arreglo técnico se ha convertido en el eje principal de la maqueta de Zschaler, y las piezas de ampliación son casi tan grandes como el ferrocarril original H0. No obstante, este técnico electrónico sigue trabajando en las dos partes de la maqueta en busca de la perfección.

Construcción de la maqueta

El almacén abierto que originalmente debía soportar «la maqueta» pronto se quedó pequeño. En la actualidad la maqueta descansa sobre una base sólida como una construcción independiente y si es necesario se puede separar del resto de la construcción y funcionar de forma autónoma. Así de meticulosamente planificó el modelista la parte electrónica y mecánica de esta maqueta de tranvías, y ahora se lamenta de algunas locuras de juventud en la construcción de vías y calles así como en la colocación de la catenaria. Es cierto que cuando se construyó la maqueta sólo había disponibles dos tipos de papel piedra para decorar, pero lo que más dudas planteó al modelista fue la precisa colocación de lechos para todas las vías en las calles, especialmente donde había

agujas. Hoy lo hubiera hecho de otra forma, y de hecho ya tiene preparadas placas de adoquines nuevas y fieles al original para colocar una zona de obras de grandes dimensiones. Uno de los elementos de los que se siente más orgulloso el modelista es la catenaria, fijada con tensores a los muros de los edificios, que aporta gran realismo al conjunto. Para ello los edificios tenían que estar ensamblados a prueba de bomba a la maqueta y lo que hace imposible cualquier reparación, ni siquiera se pueden cambiar las bombillas del interior. Pero esto no quita mérito a la habilidad del modelista para reproducir una gran cantidad de detalles típicos de Dresden y para crear mecanismos muy precisos, lo que queda patente en las cocheras con un carro transbordador totalmente operativo.

Para la construcción de los pilares del puente de ferrocarril, el modelista midió con cinta métrica y un nivel el modelo original de la estación central para reproducirlo después en casa con aluminio.

Material rodante

Todos los tranvías se montaron en el propio taller, sobre la mesa de la cocina. Sólo para el «Großen Hecht» se utilizó un kit de montaje de la antigua casa Prefo, pero también este modelo ha sido modificado de acuerdo con el original y, como el res-

Se han medido de forma precisa las dimensiones de los pilares del puente en la estación central para reproducirlos a escala 1:87.



La «Campana de queso» de Dresden, así llamaban los habitantes a la casita redonda de la Postplatz en el centro de la ciudad, en ella se podía comprar el billete y esperar la llegada del tranvía.



Arcos de portones, balcones y un tranvía nostálgico. La imagen corresponde a algún lugar entre Pillnitz y Schillerplatz.

to de los tranvías, equipado con un mecanismo totalmente funcional. Para ello Rolf Zschaler utilizó motores especiales de la industria fotográfica que equipó con masa de equilibrio y a los que incorporó sistemas de transmisión que garantizaran un funcionamiento fiel al original. En total, por la maqueta circulan seis tranvías con motor y cinco remolques. Se están construyendo algunos vehículos especiales (para

el taller). Junto al «Großen Hecht» hay vagones reformados por Lowa en los años cincuenta. Para su construcción se utilizó chapa de 0,5 mm de espesor y ruedas metálicas de Piko y Gützold. La pasión por el detalle llega hasta la reproducción exacta de los intermitentes y los techos, un trabajo muy laborioso.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Tranvía de Dresden hacia 1965, sin referencia a ninguna línea concreta.

Escala: H0, dos raíles, corriente continua. **Vías:** Vías Pilz (flexibles) con raíles de 2,5 mm de alto; kits de montaje de agujas de 15° con mecanismos subterráneos.

Dimensiones de la maqueta: 2.050 x 1.620 mm.

Paisaje: Vías y edificios sobre placas extraíbles; creación de paisaje escasa.

Edificios: Fáciles de encontrar en las tiendas, principalmente de Auhagen. Muchas modificaciones debido a la instalación segura de la catenaria. La nave de las cocheras y la casita de la parada en la Postplatz son construcciones propias.

Material rodante: Todos de construcción propia con mecanismos fabricados por el modelista.

19

En ferrobús a Wuitz

Ya existía una maqueta en módulos del ferrocarril de vía estrecha de Gera-Pforten a Wuitz. Se trataba de una construcción de los modelistas del grupo de trabajo de la zona centro del club de modelismo de Leipzig «Friedrich List». Pero tras la reunificación, se desmontó toda la maqueta y se comenzó de nuevo utilizando las nuevas posibilidades que se ofrecían.

Modelo original

Ya en 1878 había en Meuselwitz, Thüringen, un comité que había planeado la construcción de un ferrocarril secundario de vía normal de Meuselwitz a Gera. Pero la estrechez de miras y la burocracia impidieron la realización de este proyecto.

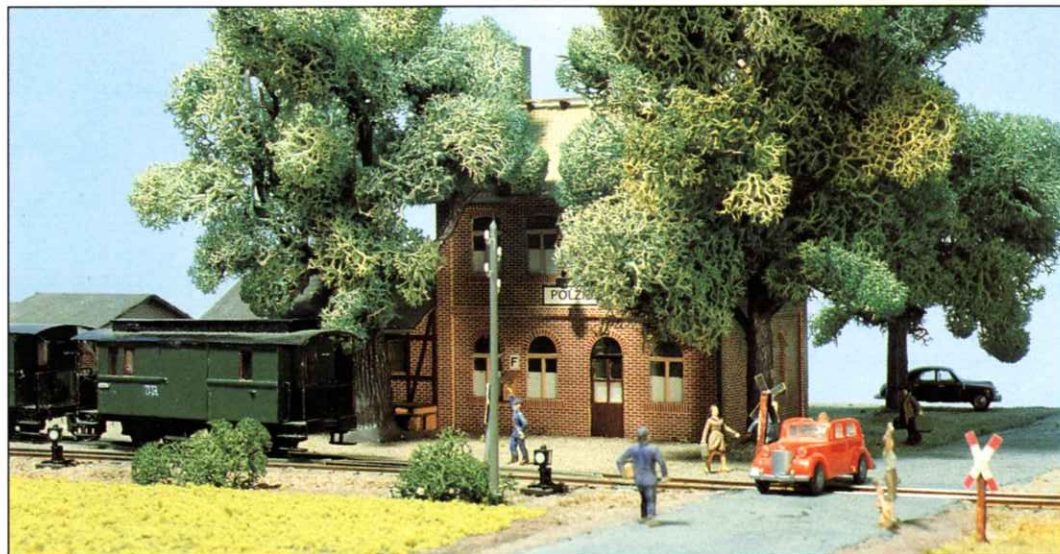
Tuvieron que pasar más de diez años hasta que se decidiera construir un ferrocarril de vía estrecha con un ancho de vía de 1.000 mm de Gera-Pforten a Meusel-

witz y después a Wuitz: el ferrocarril de Gera-Meuselwitz-Wuitzer, abreviado G.M.W.E (E para ferrocarril). El trayecto, que tenía más de 30 km de largo, no sólo era fascinante por sus paisajes sino también por el panorama político existente en el momento de la inauguración del ferrocarril. La línea férrea pasaba por tres estados federados antes de llegar a las inmediaciones de Meuselwitz. La primera parte del trayecto Gera-Pforten se extendía por el principado de Reuss (la línea más moderna), en Pölzig el ferrocarril recorría Sajonia-Anhalt para llegar finalmente a Wuitz, en Prusia. También había aspectos técnicos muy interesantes. Por ejemplo, la utilización de varias locomotoras Mallet de la serie K 44.7 (B'Bn4vt), una locomotora de tranvía en forma de caja así como un ferrobús con la disposición de ejes 1'A.

Concepción de la maqueta

Cuando el método de construcción modular ya había comenzado a enraizar en la

La estación de Pölzig en la G.M.W.E., época IV. Los coches son un poco más modernos.



La estación de Semphor era única en la G.M.W.E. Aquí las locomotoras de Schnauderbach podían rellenar sus depósitos de agua.



Los caballos están acostumbrados a la campana y al silbido del tren, y esperan pacientemente para poder continuar su camino.



RDA, un grupo de amigos del modelismo de Leipzig decidieron fabricar en módulos «su» G.M.W.E. a escala H0. Muchos de los vehículos y edificios fueron construidos por los modelistas, mientras que las vías se elaboraron a partir de material TT cortado a sierra. Cuando tuvo lugar la reunificación del país, ya se habían montado siete módulos y dos bucles de retorno. Los modelistas del grupo de trabajo medio comenzaron enseguida a diseñar nuevamente la maqueta a partir de las mejores posibilidades disponibles. Esta nueva planificación supuso también la renovación técnica de la obra.

Construcción de la maqueta

Primero se unificaron todos los módulos para que midieran 100 x 500 mm y se

cambió todo el sistema a vía estrecha de la casa Bemo. Al mismo tiempo se amplió y se modernizó la instalación eléctrica y electrónica. Esto dificultaba tanto la conexión entre los diferentes módulos mediante clavijas y zócalos Euro-AV como el aprovechamiento de las posibilidades de control individual de diferentes segmentos con mecanismos de control modernos. Debajo de todos los módulos hay un cable continuo de 21 polos y una fuente de corriente separada para los relés que funcionan a 24 V. Para cada sentido de la marcha hay un transformador FZ 1 de Piko, por lo que ya no es necesaria la conmutación para cambiar de sentido. Tras detenerse, los automotores reciben de forma precisa la corriente de circulación correspondiente gracias a un potenciómetro.

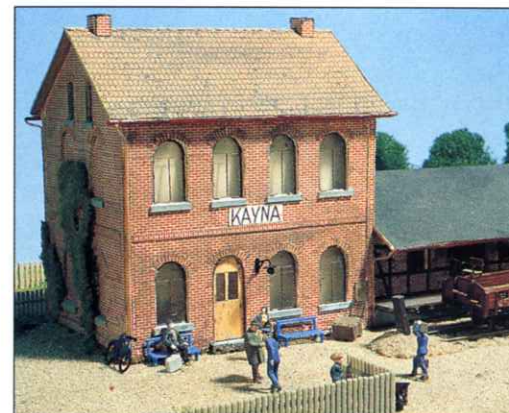
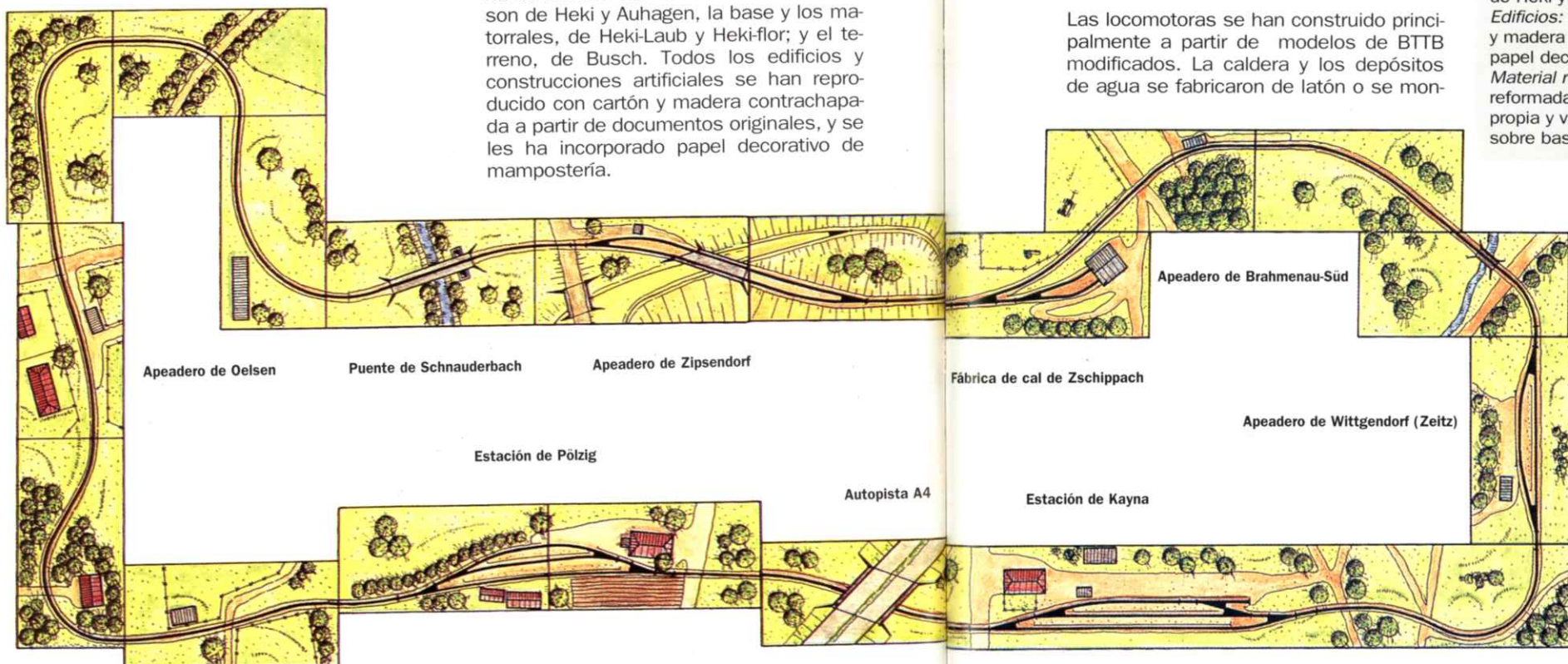


El ferrobús WUMAG (más tarde VT 133 521) también era único en este ferrocarril. A mediados de los años veinte era el orgullo de los habitantes de Gera.

El control se realizaba desde el panel de control central o mediante reguladores modificados para que fueran portátiles.

La base de los segmentos es un armazón de madera recubierto de planchas

de madera contrachapada. El paisaje se elaboró a partir de una mezcla de cola y Moltofil sobre un núcleo de Styropor. El balasto de las vías (de Kies) y los senderos rurales son arena de frenado de la zona de servicio del ferrocarril. Los árboles son de Heki y Auhagen, la base y los matorrales, de Heki-Laub y Heki-flor; y el terreno, de Busch. Todos los edificios y construcciones artificiales se han reproducido con cartón y madera contrachapada a partir de documentos originales, y se les ha incorporado papel decorativo de mampostería.



El edificio principal de la estación de Kayna, al igual que el resto de edificios de la maqueta H0m, se construyó utilizando papel decorativo de mampostería elaborado por los propios modelistas.

Material rodante

Las locomotoras se han construido principalmente a partir de modelos de BTB modificados. La caldera y los depósitos de agua se fabricaron de latón o se mon-

taron utilizando carcasas de otras locomotoras. El ferrobús se construyó totalmente nuevo, y su carcasa es también de latón; el mecanismo se ha fabricado utilizando un motor Bühler y ruedas dentadas de latón de Schullern. Los vagones son principalmente de cartón y madera contrachapada sobre bastidores de Bemo y bogies de BTB.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ferrocarril de Gera-Weuseltz-Wuitzer (G.M.W.E.) hacia 1950.

Escala: H0 en ferrocarril de vía estrecha de 1.000 mm (H0m) con un segmento de ferrocarril minero (H0e).

Vías: Aproximadamente 30 m de vía y 16 agujas de Bemo (vía flexible y confeccionada). Ferrocarril minero sobre vía H0n3 (H0e) de Shinohara.

Superficie total: 20 m de largo por 500 mm de profundidad.

Paisaje: Mezcla de cola y Moltofil sobre núcleo de Styropor. Material de decoración de Heki y Busch.

Edificios: Construcciones propias de cartón y madera contrachapada, y utilización de papel decorativo de mampostería.

Material rodante: Locomotoras de BTB reformadas, ferrobús de construcción propia y vagones de construcción propia sobre bastidores de Bemo.



En este segmento único de la maqueta, los modelistas de Leipzig han reproducido muchas escenas idílicas.

20

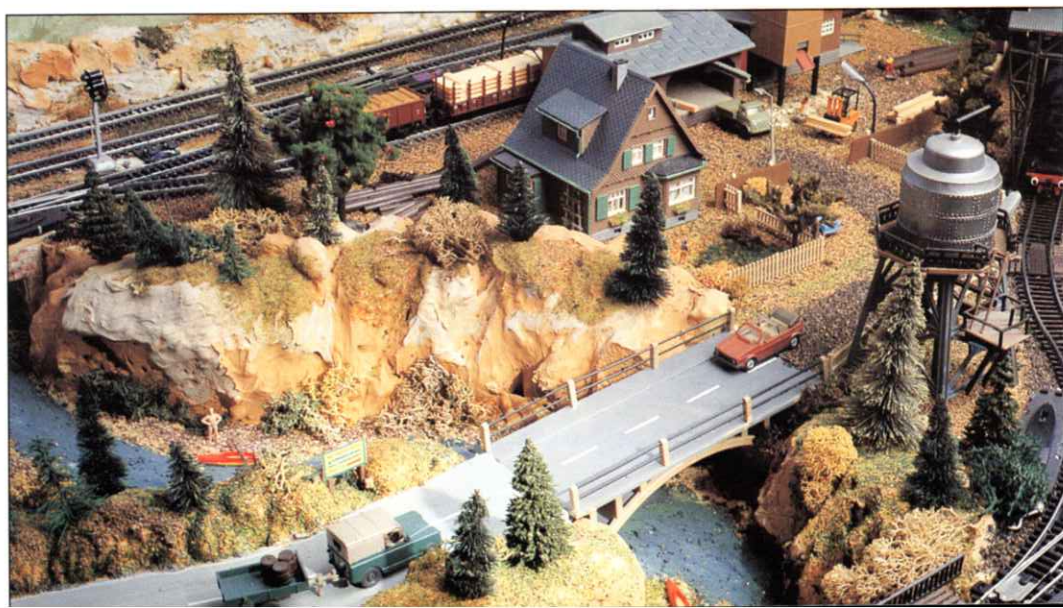
Divertirse con una maqueta

Le ocurre lo mismo que a otros millones de alemanes: desde pequeño se ha interesado por el ferrocarril; y con los años ha construido una maqueta muy vistosa aunque no corresponda a ningún original. Pero lo que más le gusta es llegar a casa después de un duro día de trabajo y pasar un rato entreteniéndose con la maqueta TT.

Estamos hablando de Roland Schlapp, de Elsenfeld. Para este médico naturista las maquetas de trenes son sólo una forma amena de pasar el tiempo libre.

Modelo original

La maqueta a escala TT no está inspirada en ningún modelo original. Schlapp no lo había previsto porque para él la maqueta era una fuente de diversión y relajación. Nunca le gustó estar contando cada remache y controlar los diámetros de las ruedas con un nivel. El modelista construyó de forma deliberada una maqueta infantil que muestra claramente la predilección por las montañas y un paisaje abrupto.



Concepción de la maqueta

Con una maqueta pensada para jugar, la distribución de las vías podría sorprender un poco. El óvalo, núcleo de todas las maquetas de trenes, es también la base de ésta; sin embargo, los tramos intencionadamente largos y las posibilidades que aún ofrece la maqueta para poder ampliarla algún día, son pruebas de la búsqueda de perfección. La obra ya se ha ampliado en dos ocasiones: la primera vez se consideró que el arco de vía detrás de la estación era demasiado corto y se sustituyó por un amplio bucle de retorno. La segunda, se construyó en la parte izquierda una conexión a un complejo industrial que, a su vez, está rodeado por un arco. Para darle un poco de vida a la maqueta, el modelista utilizó todos los edificios que le gustaban. Pero como la oferta de la escala TT no es precisamen-

El objetivo del modelista es divertirse y dar rienda suelta a su imaginación en la construcción de la maqueta. Su filosofía es olvidarse de contar remaches y de cualquier limitación.



te amplia, Schlapp echó mano del cuchillo y de la sierra y modificó un kit de montaje HO para adaptarlo al «carril central de oro».

Construcción de la maqueta

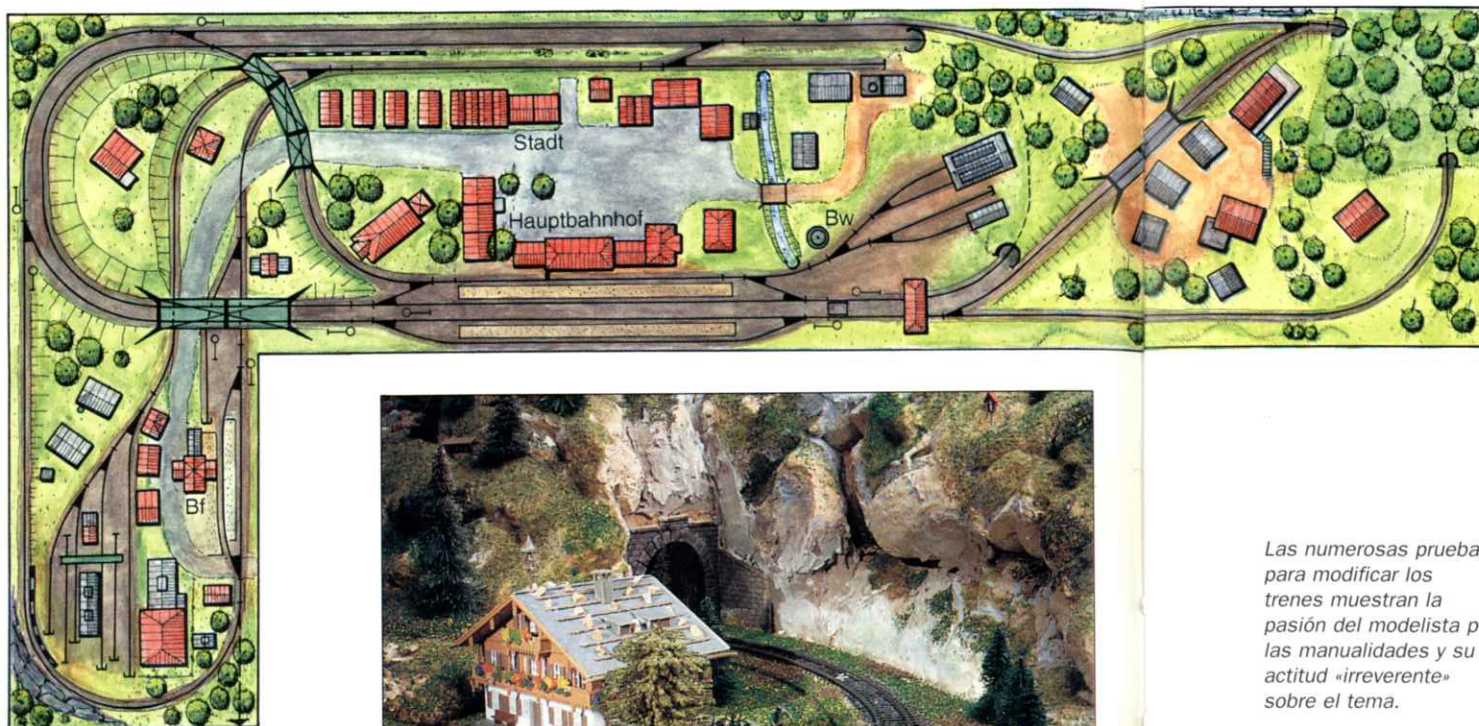
El almacén estable de la maqueta da fe de la opinión del modelista al respecto: «Debe ser sólida». Quizá este principio esté relacionado con el deseo de divertirse, porque es difícil que circulen más de 200 trenes por una vía que no descansa sobre un soporte estable. El modelista también era consciente de que las planchas cerradas aumentan considerablemente el peso de la obra, por lo que sólo utilizó este método en algunas zonas, mientras que en otras se emplea una construcción de almacén abierto. Tampoco abusó del yeso por la misma razón, el peso. El paisaje se elaboró a gusto del modelista. Rocas escarpadas se intercalan con suaves prados alpinos, y ríos azules como el cielo serpentean por empinados barrancos. Para la superficie se utilizó mucho papel prensado y poco yeso. En la elaboración del terreno se recurrió a material para es-

Las construcciones preferidas de Roland Schlapp son los puentes en arco. El TTE es de un kit de montaje de la casa Kunze.

parcir, aunque también a esteras de césped, musgo y árboles que se pueden encontrar en las tiendas. Las vías descansan sobre restos de corcho pintados y posos de café. No se incorporó balasto deliberadamente para que en caso de posibles modificaciones de la distribución de las vías éstas no estuvieran unidas a tramos fijos. Las escasas señales están repartidas por toda la maqueta, y aunque se pueden regular, no influyen en la circulación de los trenes.

Edificios

Siguiendo la filosofía de la maqueta, se construyó todo lo que gustaba. Se puede ver una casa de campo bávara junto a un edificio del centro de Alemania. Y la torre de agua recuerda a un depósito del oeste americano. Debido a que la oferta en esta escala es escasa, a excepción de los modelos de Auhagen, se tuvo que recurrir a la modificación de algún que otro kit de montaje HO para adaptarlo a la es-



Un zócalo bajo el edificio N sirve para convertirlo en TT.

El cobertizo es demasiado pequeño para la BR 35, pero, ¿qué más da?



Las numerosas pruebas para modificar los trenes muestran la pasión del modelista por las manualidades y su actitud «irreverente» sobre el tema.

cala TT. Por otra parte, en esta escala se dispone de una amplia oferta de árboles, porque nadie pueda decir que un árbol de 12 m (TT), 8,70 m (H0) o 16 m (N) es demasiado alto. En la maqueta todos miden 100 mm.

Material rodante

Lógicamente, el parque de locomotoras se compone casi exclusivamente de piezas de la antigua casa de la RDA Zeuke. Como en su tiempo se podían conseguir

a buen precio (en el oeste de Alemania), Roland Schlapp no dudó a la hora de transformar o modificar cualquier modelo. El hecho de que apenas ninguno se libe-
ra de ser modificado no sólo se debe a la sencillez de las piezas sino también, especialmente, a la habilidad del modelista y a su actitud (quizá no intencionada) de no utilizar la maqueta sólo para jugar.

Para los edificios se utilizó el kit de montaje. El automotor es de un modelo de Roco y el remolque es de madera contrachapada.





Una estación central impresionante y mucha actividad en el ferrocarril; prueba evidente de la filosofía de Schlapp de no utilizar la maqueta sólo para jugar.

La V 75 es un modelo de la antigua VEB TT-Bahnen de Berlín, como casi todo el material rodante.

Por delante del imponente bastidor de fondo, que ha decorado el propio modelista, el automotor de Roco modificado atraviesa el puente en arco.



Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Maqueta para jugar sin un modelo original concreto.

Escala: TT, dos raíles, corriente continua.

Vías: Vías TT estándar, aproximadamente 30 m; 21 m de agujas.

Superficie total: longitud 5,50 m, anchura 2,00 m y profundidad 0,60 m.

Paisaje: Papel prensado con una fina capa de yeso cubierta por material para esparcir y esterillas de césped.

Edificios: Algunos edificios comprados y juegos de construcción modificados.

Material rodante: Locomotora de BTTB Zeuke, algunos automotores modificados.

21 El hogar en el ferrocarril

El domicilio profesional del conductor de locomotoras es la zona de servicio del ferrocarril. Si, además, es modelista, lo primero que construye en su maqueta es una zona de servicio. El conductor Jürgen Kühn, de Lutherstadt Wittenberg, utilizó una pequeña zona de servicio para locomotoras de vapor de la época III como núcleo de su gran maqueta TT.

Modelo original

La zona de servicio, como es lógico, tenía que estar inspirada en un modelo original, y la elegida fue la de su ciudad natal Wittenberg; pero no sólo eso, sino que además debía construirse a escala HO. Sin embargo, en la fase de planificación ya se pudo ver claramente que la zona de servicio original, de aproximadamente 2 km², debía tener a escala las dimensiones de un pabellón deportivo, por lo que se abandonó la idea del cobertizo local para locomotoras y se redujo a una sencilla zona de servicio. Y cuando las dimensiones planificadas seguían sobrepasando

las posibilidades de la maqueta, el modelista tuvo que rebajar sus pretensiones hasta la escala TT. En el sentido más estricto de la expresión: un carril central de oro. A pesar de todas las limitaciones siempre se buscó una alta fidelidad al modelo original, desde el cobertizo para 10 locomotoras hasta los fosos para picar el fuego pasando por almacenes para mercancías y aceite.

Concepción de la maqueta

Debido a la escasez de material a escala TT para la construcción fiel de una zona de servicio ferroviaria, desde el principio estaba claro que el número de construcciones propias sería elevado. Por lo demás, Jürgen Kühn fue capaz de reducir a una escala manejable la gigantesca zona de servicio de su ciudad sin dejar de lado

En verano lo único que hace es ocupar un espacio valioso, pero en invierno es muy importante: hablamos del quitanieves, que en este caso lo compone la Tender de una G 8.



elementos esenciales. Ni siquiera se olvidó del puesto de agujas de la entrada, aunque sólo consiguió reproducir una versión muy simplificada. Las condiciones de espacio dividieron en dos la superficie disponible y se dejó abierta la posibilidad de ampliar la maqueta con módulos de 600 mm de ancho.

Construcción de la maqueta

La placa giratoria de construcción propia es el núcleo de la maqueta, y toda la maquinaria se tuvo que adaptar de forma correspondiente. Para construirlo se tuvo en cuenta que el complicado mecanismo no se trabara ni se deformara. La parte mecánica se compone de un puente modificado de BTTB con raíles TT. El foso es de Pertinax y el conjunto se mueve mediante un motor Piko con un temporizador de lavadora. El mecanismo de impulsión es sencillo pero totalmente seguro.

Para las instalaciones de arenado, el ascensor del foso y el soporte para el atizador del carbón se soldaron perfiles de latón de la casa Schullern; el ascensor del foso se mueve manualmente. También las instalaciones de alimentación de carbón son de construcción propia, para ello se utilizaron principalmente pequeños perfiles de latón y planchas de ma-

El muro trasero y las paredes laterales del cobertizo se han construido con sumo cuidado, incluido el obligatorio montón de escombros.

Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Zona de servicio del ferrocarril Lutherstadt Wittenberg muy reducida para ocupar el menor espacio posible.

Escala: TT, dos raíles, corriente continua. **Vías:** Vías TT de Pils, agujas de la casa Krüger.

Superficie total: Dos planchas de 1.000 mm de ancho, una de 1.000 mm de profundidad, las demás de 600 mm.

Paisaje: Método de construcción con planchas; árboles de Heki; superficie verde de esteras de césped. Todas las vías tienen balasto. Puestos de agujas subterráneos con mecanismos de posicionamiento motorizados.

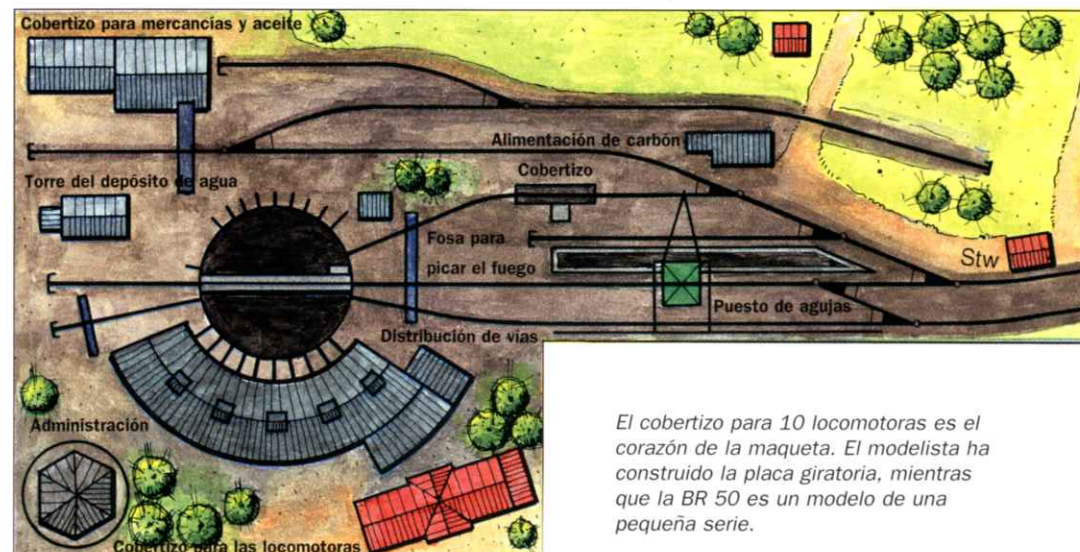
Edificios: Edificios de Auhagen modificados, por ejemplo para darles un aspecto envejecido, y modelos de construcción propia.

Material rodante: Locomotoras BTTB originales, modificadas y adaptadas, así como modelos de pequeñas series de Beckmann.

dera contrachapada y plástico. El puente giratorio funciona eficazmente y por el portal pueden circular vehículos; no obstante, estas operaciones se deben realizar manualmente, al menos por ahora, ya que estas instalaciones están preparadas para su motorización en el futuro. La instalación eléctrica de conexión y desconexión para las vías frente al cobertizo se hizo por separado.

Edificios

Como es lógico, para los edificios se utilizaron sólo modelos de Auhagen, ya que eran los únicos disponibles en el momento de construir la maqueta. Pero tampoco se colocaron tal y como venían en la caja, sino que se les sometió a algunas modificaciones para adaptarlos a las particularidades de la zona. El cobertizo para las locomotoras y los almacenes de material y aceite son de construcción propia en su totalidad. Por razones de estabilidad se utilizó madera contrachapada para las paredes del cobertizo, ya que los portones son móviles; el objetivo es motorizarlos, por lo que todos los pares de hojas debían tener



El cobertizo para 10 locomotoras es el corazón de la maqueta. El modelista ha construido la placa giratoria, mientras que la BR 50 es un modelo de una pequeña serie.

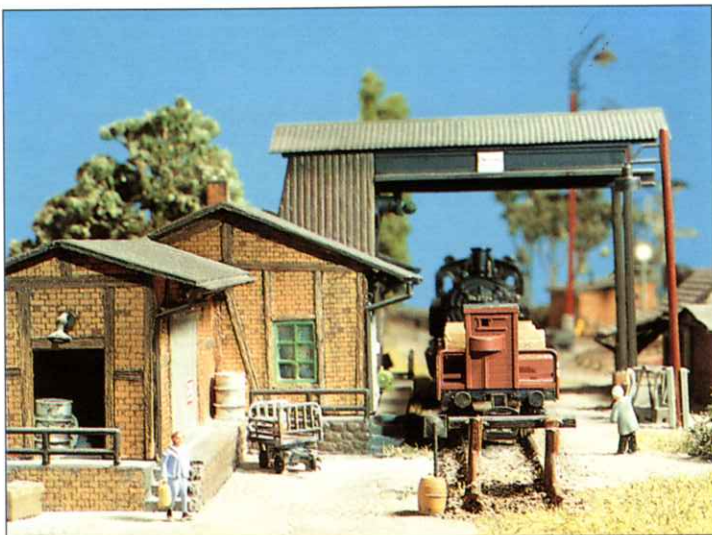
una movilidad extra. El tejado también es de madera contrachapada, y está recubierto de lino rugoso para imitar la tela asfáltica. Además es desmontable para que se pueda ver el interior del cobertizo, y seguirá así cuando se instalen los motores para abrir los portones.

Material rodante

Cuando el motivo es una zona de servicio de ferrocarril, es natural que abunden las

locomotoras. En principio los vagones se diseñaron para el transporte de carbón, escorias y otros materiales. En total hay más de diez locomotoras de vapor, entre ellas algunas de pequeños fabricantes y construcciones propias a partir de originales BTTB. Dos pequeñas locomotoras se utilizan para el funcionamiento interno, mientras que un «hociquillo de cerdo», un quitanieves y un vagón de ferrocarril secundario esperan para prestar servicio, a ser posible en tramos largos.





Actividad en el almacén de material. Pero, ¿qué llevan las cajas del vagón R?



Todas las locomotoras deben pasar por el puesto de mando Sm en la entrada de la zona de servicio. Aquí la actividad es frenética.



En toda zona de servicio ferroviaria debe haber las instalaciones de arenado. En este caso se trata de una obra maestra; hasta los tubos de relleno son móviles.



Las instalaciones de alimentación de carbón de la maqueta de Kühn. Todo se mueve, aunque sin motor (por ahora).



En la maqueta hay carbón para todas las locomotoras. Desde una perspectiva aérea se puede apreciar bien la ampliación.



El ascensor del foso y el soporte para el atizador del carbón son construcciones propias de Jürgen Kühn; son móviles pero no tienen motor.

22 Un ferrocarril privado idílico en Karingerode

Hasta el lector sin cualidades de detective se dará cuenta enseguida de que en este caso hay una mujer involucrada. Karin, la esposa del modelista, no sólo da nombre a la estación de la maqueta de su esposo sino que también es una consejera y colaboradora paciente y administradora de esta pequeña sociedad.

Cuando alguien como Wilfried Greger es relojero y modelista, se crean grandes expectativas técnicas.

Modelo original

Fue fácil decidirse por el nombre para la estación. Sin embargo, se tiene la sensación de haber visto en alguna parte el edificio principal y el cobertizo para locomotoras con pequeña instalación para alimentación de carbón, y se empieza a cavilar.

El creador de esta pequeña obra maestra, que se espera sea mayor en el futuro, vive en Osterburg, en la región del Altmark. Como miembro del club de modelismo de Seehausen (MEC) se encarga de la construcción de edificios para la maqueta TT del club. Ésta es la pista definitiva para resolver el misterio: el MEC de Seehausen se ocupa de los pe-

queños ferrocarriles del Altmark, y es aquí donde se han encontrado los modelos originales para la estación de Karingerode. Al modelista le daba igual que los originales se llamaran Genzien, Harpe o Krüden, todas estas estaciones irradian esa nostalgia por el ferrocarril tan característica del Altmark y que Wilfried Greger quiso plasmar en su maqueta.

Concepción de la maqueta

La primera diferencia conceptual con el trabajo que desempeña en el MEC de Seehausen radica en que su maqueta está construida a escala HO, mientras que para el club fabrica módulos de edificios a escala TT. La segunda decisión importante que tuvo que tomar Wilfried Greger fue la de utilizar una maqueta modular. No obstante, la base de la futura maqueta no debía estar formada por módulos normalizados según la NEM (al fin y al cabo no quería participar en encuentros de maquetas modulares), aunque los segmentos sí que debían ser similares a los mó-

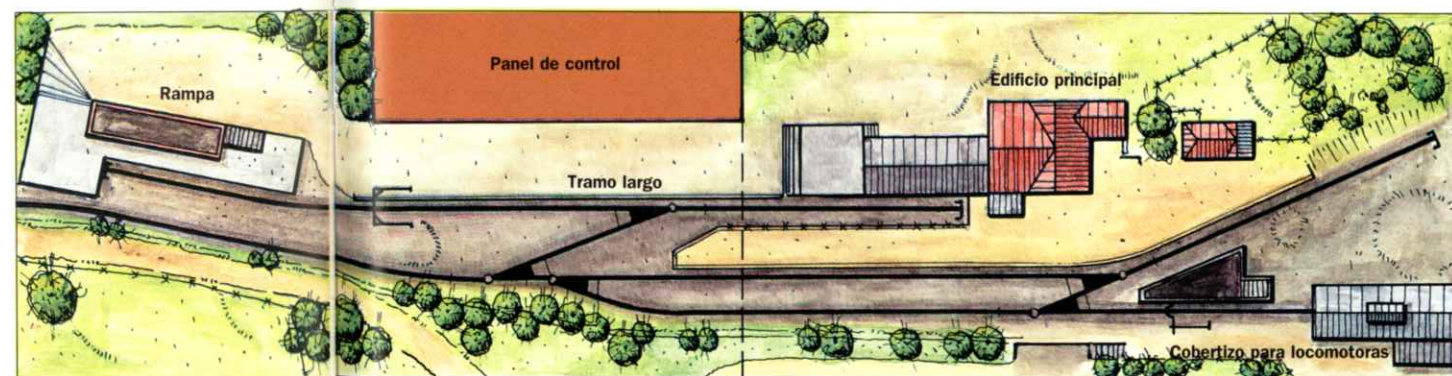
El edificio principal de la estación Karingerode corresponde a un proyecto de la K.P.E.V para la Baja Alemania y el Altmark.



La única locomotora del modelista, una T 3 de Fleischmann reformada y pintada para parecerse a la original.



Las casas del personal del ferrocarril estatal de Prusia eran baratas y poco vistosas. Pero en la maqueta HO incluso se puede ver el interior.



dulos siguiendo un diseño propio y de acuerdo con sus necesidades. Al principio le ocurrió lo mismo que a otros miles de modelistas: de la docena de módulos diseñados sólo hay terminado uno tras meses y meses de trabajo; eso sí, con un grado de perfección que merece la pena exhibirlo aunque sólo sea el comienzo de toda la maqueta.

Construcción de la maqueta

Como en el resto de construcciones modulares, el rígido armazón se compone de tablas y listones. Algo poco usual es la utilización de tablas de mueble para la superficie externa del armazón. Al fin y al cabo, la maqueta debe ser como un mueble de la casa y no algo que distorsione la decoración. La superficie del módulo se planificó muy bien. En los lugares en los que hay edificios e instalaciones se atornillaron planchas de madera contrachapada; para el paisaje se dejó el armazón abierto para ahorrar peso y poder elaborarlo con Styropor cubierto de Moltofil. Las vías del ferrocarril secundario, con balasto como en el original, son de la casa Pilz y descansan sobre un soporte de madera estable. Las agujas se posicionan mediante mecanismos motorizados subterráneos que están colocados sobre espuma para amortiguar el ruido. En vistas a una futura ampliación, el módulo ya va provisto de una instalación de alimentación eléctrica de 21 polos, aunque en la actualidad no se pueda utilizar. La super-

ficie de 0,5 m² posee multitud de pequeños detalles. Por ejemplo, los árboles, muy robustos, están elaborados a partir de cable de cobre con hojas de Heki; los fosos contienen carbón de verdad, y la grúa se mueve con motor y gira sobre la locomotora para coger agua.

Edificios

El modelista está muy interesado por los edificios de ferrocarriles, y ha utilizado planos originales de la Dirección del Ferrocarril de Hannover para construir con madera contrachapada y plástico todos los edificios, no sin darles un aspecto envejecido antes de colocarlos. Los tejados de todos los edificios son extraíbles para mostrar la instalación interior. Los portones del cobertizo para locomotoras también son móviles y regulables, como las puertas corredizas del almacén de mercancías y las ventanas de la casa del empleado. Las figuras son de la casa Preiser y se han comprado sin pintar.

Material rodante

El surtido de locomotoras de la pequeña maqueta es (aún) bastante modesto: una T 3 de Fleischmann y cuatro vagones de la misma casa. Pero Greger, cómo no, les dio su toque personal para refinarlos, pintarlos e integrarlos en su maqueta del Altmark.

¿Está amaneciendo o atardeciendo? Es indiferente, porque la T 3 debe ir dos veces al día a repostar agua y carbón.



Una mañana preciosa en la estación de Karingerode. Mientras la T 3 hace el servicio de mediodía, las vacas pastan apaciblemente en sus proximidades.



Aquéllos sí que eran buenos tiempos, cuando todos eran responsables de sus propios desperdicios. El agricultor Kniebusch camino de sus tierras con el bidón cargado de estiércol.



Puro ferrocarril real prusiano. Un ejemplo de buenas piezas de maqueta: desde los portones móviles del cobertizo hasta la cerca tan bien construida.



Breve descripción de la maqueta

Modelo original: Ferrocarril secundario normal entre Salzwedel y Wittenberge.
Escala: H0, dos raíles, corriente continua.
Vías: Vías Elite de Pilz con raíles de 2,1 mm de alto y agujas con mecanismo motorizado subterráneo.
Superficie total: 1.000 x 500 mm.
Paisaje: Parcialmente estructura modular; superficies libres de terreno modeladas con poliestireno a las que se ha incorporado material para esparcir (Woodland) así como árboles y arbustos (Heki).
Edificios: Construcciones propias de madera contrachapada y plástico con decoración interior e iluminación.
Material rodante: Una locomotora de vapor (Fleischmann T 3), dos coches de pasajeros y mercancías; todo modificado.

MODELISMO FERROVIARIO



El aficionado al modelismo ferroviario sabe que la variedad de maquetas posibles es prácticamente infinita. Por eso resulta muy útil un libro como éste, que ofrece 22 ejemplos de maquetas para diferentes escalas, desde la escala N hasta la escala para ferrocarril de jardín. Sin duda, cuando el

aficionado haya revisado cada uno de estos proyectos podrá decidir, dentro de sus posibilidades, qué maqueta desea construir, o bien descubrirá ese detalle especial que dará el toque final a un proyecto ya elaborado.

Se presenta un plano completo de cada maqueta a todo color, fotografías de los detalles más interesantes y una explicación de los elementos utilizados en su creación y de aquellas características que merecen destacarse: material de vías empleado, ángulo de agujas, medidas, época representada, etc. Un libro, sin lugar a duda, que hará las delicias de todos los aficionados al gran hobby del modelismo ferroviario.

Títulos de la colección:

- Planos y proyectos
- Planificación de la maqueta
- Infraestructuras
- Electrotecnia
- El paisaje
- Vías, agujas y catenarias
- Calles y edificios
- 22 proyectos de maquetas



MODELISMO FERROVIARIO

Georg Kerber

Mod 793.9 LL

MODELISMO 8 FERROVIARIO

Georg Kerber



22 proyectos de maquetas

Distintas escalas • Planos
Descripción de componentes
Fotos de detalles

libros
cúpula