

Railwaymania magazine



Maqueta F+F
La grandeza del detalle

Railwaymania

Director

Gerard Llorc

Redacción

Gerard Llorc
Marta Domingo
Ángel Aliaga

Diseño y maquetación

GLC Disseny (Tarragona)

Publicidad

info@railwaymania.com

Hospedaje web

Net Transmit & Receive S.L.

Este documento y su contenido pertenecen a los propietarios de Railwaymania (www.railwaymania.com). No se permite la reproducción total o parcial de este documento sin el permiso previo y por escrito de los titulares de Railwaymania. Tampoco se permite hospedar este documento en otro servidor público de Internet distinto al del servidor del dominio www.railwaymania.com sin permiso previo y por escrito de los titulares de Railwaymania.

Sumario

| | |
|--------------------------------|----|
| Introducción | 2 |
| ¿Como llegar? | 3 |
| Esperando la visita | 4 |
| La gran ciudad | 5 |
| Los alpes a 1:87 | 9 |
| La llanura y la zona portuaria | 11 |
| Control de la maqueta | 11 |

Editorial

En esta nueva entrega de Railwaymania Magazine os presentamos una auténtica joya: la Maqueta F+F. En la visita que realizamos hace pocos meses a esta magnífica instalación nos quedamos maravillados por la belleza de esta maqueta y de la infinidad de detalles que le confieren un realismo asombroso.

Desde estas líneas animamos a todos los aficionados a realizar una excursión a esta instalación pues vale mucho la pena. De hecho se puede visitar tranquilamente una vez al año sin correr el riesgo de caer en el aburrimiento. Cada año hay nuevos detalles, zonas ampliadas, nuevos trayectos programados, nuevos trenes...

Desde estas líneas felicitamos a los señores Fuster por el trabajo bien hecho y, sobretodo, por habernos tratado con una amabilidad fuera de lo común.

Gerard Llorc
Railwaymania.com

Editorial

RESERVA ANTICIPADA

UN LIBRO PARA CADA AFICIÓN

Visite nuestro
catálogo en:

www.reservaanticipada.com

Novedad:
319.2-3-4
RENFE

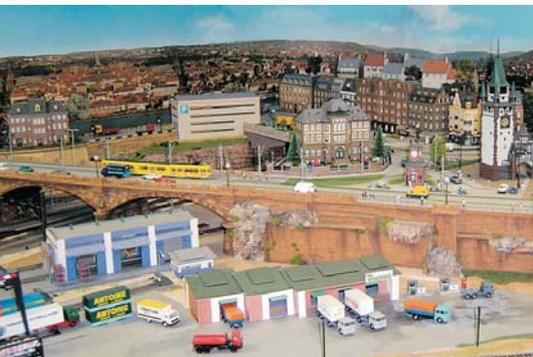


De venta en tiendas especializadas y en Internet



Maqueta F+F

La grandeza del detalle



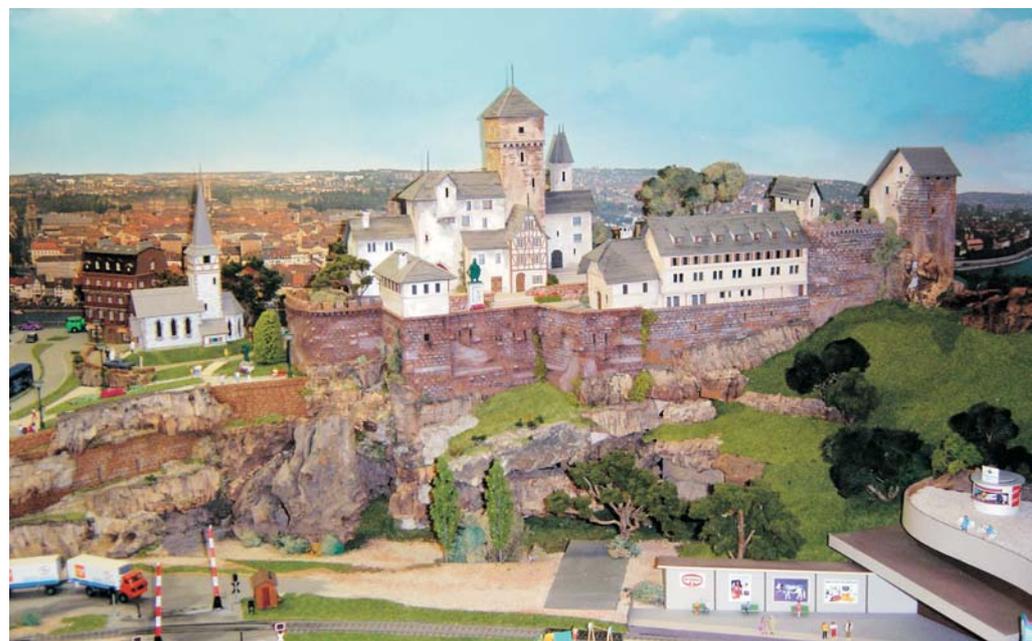
En España no son muchas las grandes maquetas habilitadas para recibir visitas. En países como Alemania, este fenómeno es más habitual y podemos encontrar numerosos ejemplos (Miniatur Wunderland Hamburg, Merklingen, etc) que además podemos contemplar en infinidad de publicaciones. No

Sobre estas líneas: Una zona cercana a la estación principal destinada a servicios de logística.

Arriba: Vista de la entrada a la estación desde la parte dónde se encuentran la zona industrial. Es remarcable la maraña que conforma el tendido de la catenaria en este punto de la maqueta.

Centro: Vista de la entrada a la estación desde el lado de la ciudad.

Derecha: La fortificación, típicamente centro-europea, está realizada a mano, al igual que muchos edificios y obras de fábrica.





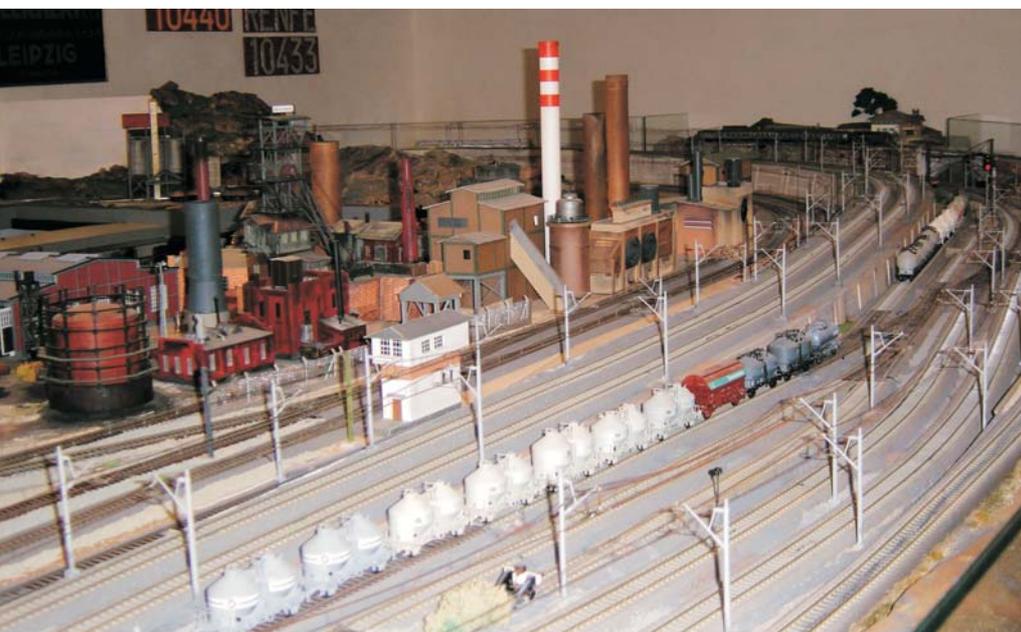
Sobre estas líneas: Este rincón de la ciudad dispone de unas vistas perfectas a la estación. Seguro que los aficionados pasan horas y horas observando el intenso tráfico.

Arriba: Otra vista del acceso a la estación desde la ciudad, dónde se puede apreciar la torre de control (reproducción de la real en Frankfurt, Alemania).

obstante, la maqueta que os presentamos en este número de Railwaymania Magazine esta hecha por aficionados de aquí y es totalmente visitable, pudiéndola considerar con todos los honores como una de las mejores maquetas del mundo.

¿Como llegar?

La maqueta está situada a tan solo 40 minutos de Barcelona. Encontrar el lugar no presenta ninguna dificultad, basta con seguir la carretera de Tona a Collsupina y en pocos kilómetros aparece el cartel indicador. Siguiendo los indicadores por el camino se llega en pocos minutos. Una vez allí, se puede estacionar el vehículo sin dificultad. La instalación está enmarcada en medio de un bello paisaje y dispone de un pequeño mirador con vistas al Montseny. Las instalaciones están formadas básicamente por una nave de considerables dimensiones (unos 430m² de los cuales 270m² están ocupados por la maqueta) que alberga la maqueta y un espacio destinado a estacionamiento para los vehículos de los visitantes. Con solo bajar del coche, el visitante se encuentra en su ambiente gracias a un pequeña colección de señales ferroviarias reales instaladas junto a



Arriba: El depósito de vapor, aun en funcionamiento, alberga las pocas locomotoras que aun están en servicio. No obstante, el depósito mantiene todo el ‘sabor’ ferroviario de los viejos tiempos.

Izquierda: La zona industrial queda cercada por un entramado de vías por las que no paran de circular trenes. La mezcla de kits comerciales con contrucciones artesanales da al conjunto un realismo asombroso.

la puerta de acceso. Estas señales forman parte de la magnífica colección de elementos ferroviarios que poseen los propietarios, la familia Fuster (padre e hijo).

Esperando la visita

Al entrar en las instalaciones de la maqueta F+F nos encontramos una sala de espera decorada con más elementos ferroviarios. Esta sala sirve para esperar a que la visita anterior pueda terminar tranquilamente y que en el interior no se amontonen demasiados aficionados, cosa que se agradece muchísimo una vez iniciada la visita.

Para amenizar la espera, el visitante puede observar todas las piezas y fotos ferroviarias expuestas en la sala



o bien optar por sentarse y disfrutar del reportaje ferroviario que muestra una pantalla de televisión.

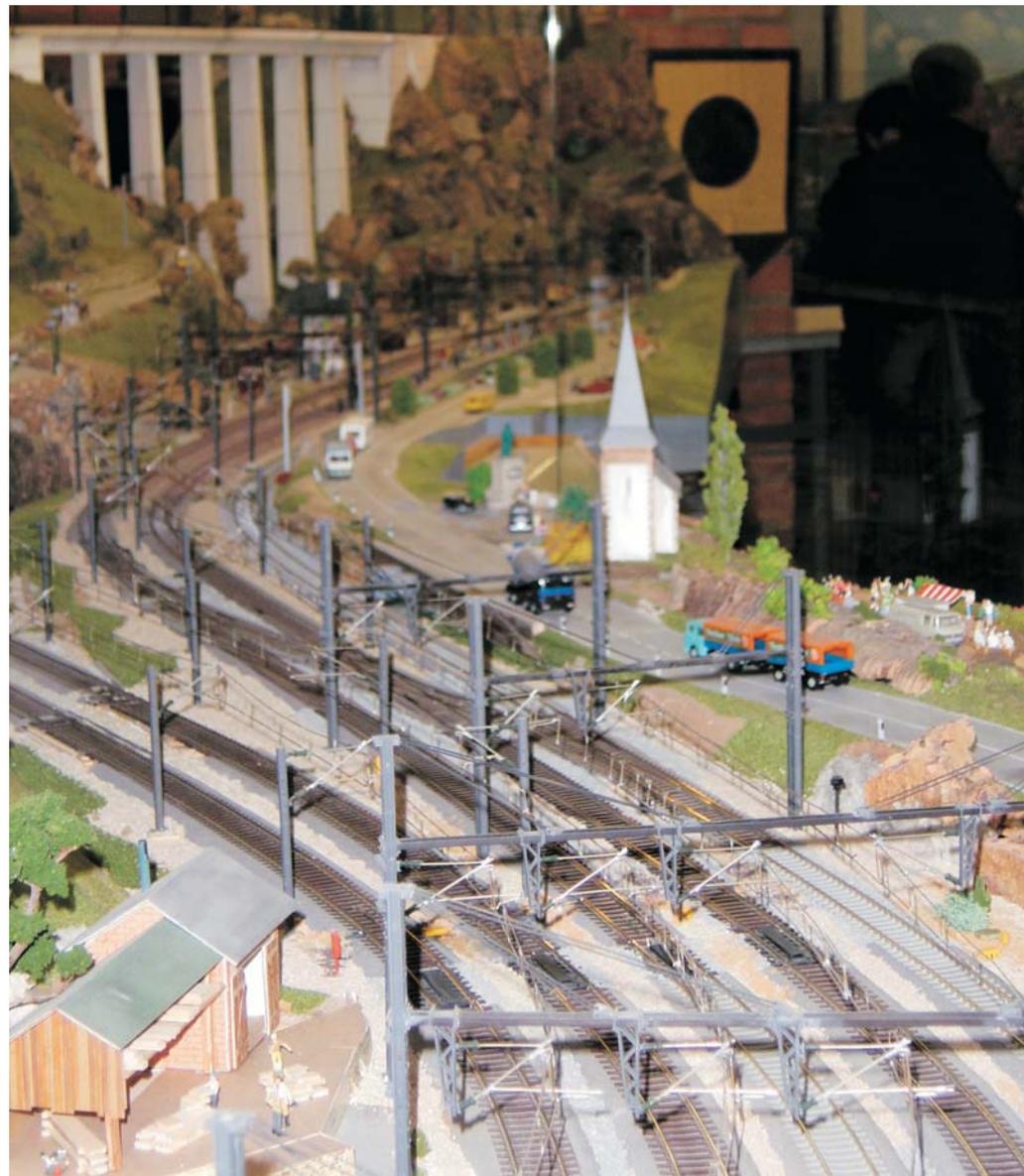
Una vez el grupo anterior ya ha finalizado la visita, el señor Josep Fuster nos recibe muy amablemente y podemos sacar los billetes para el viaje que estamos a punto de iniciar.

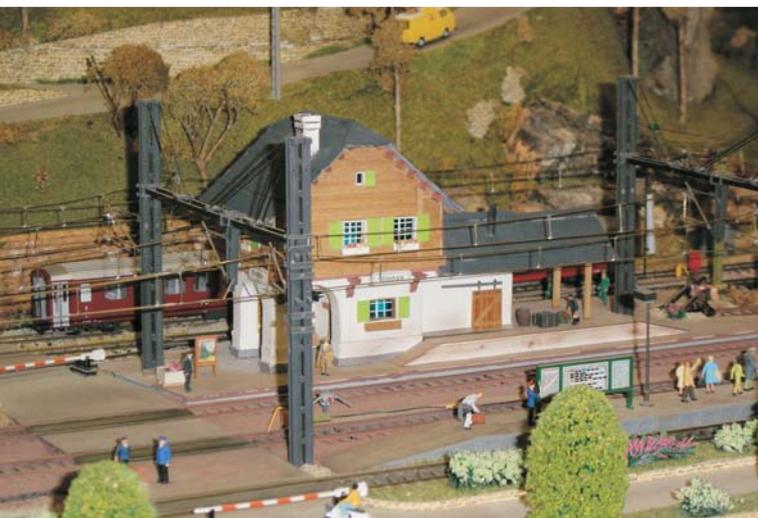
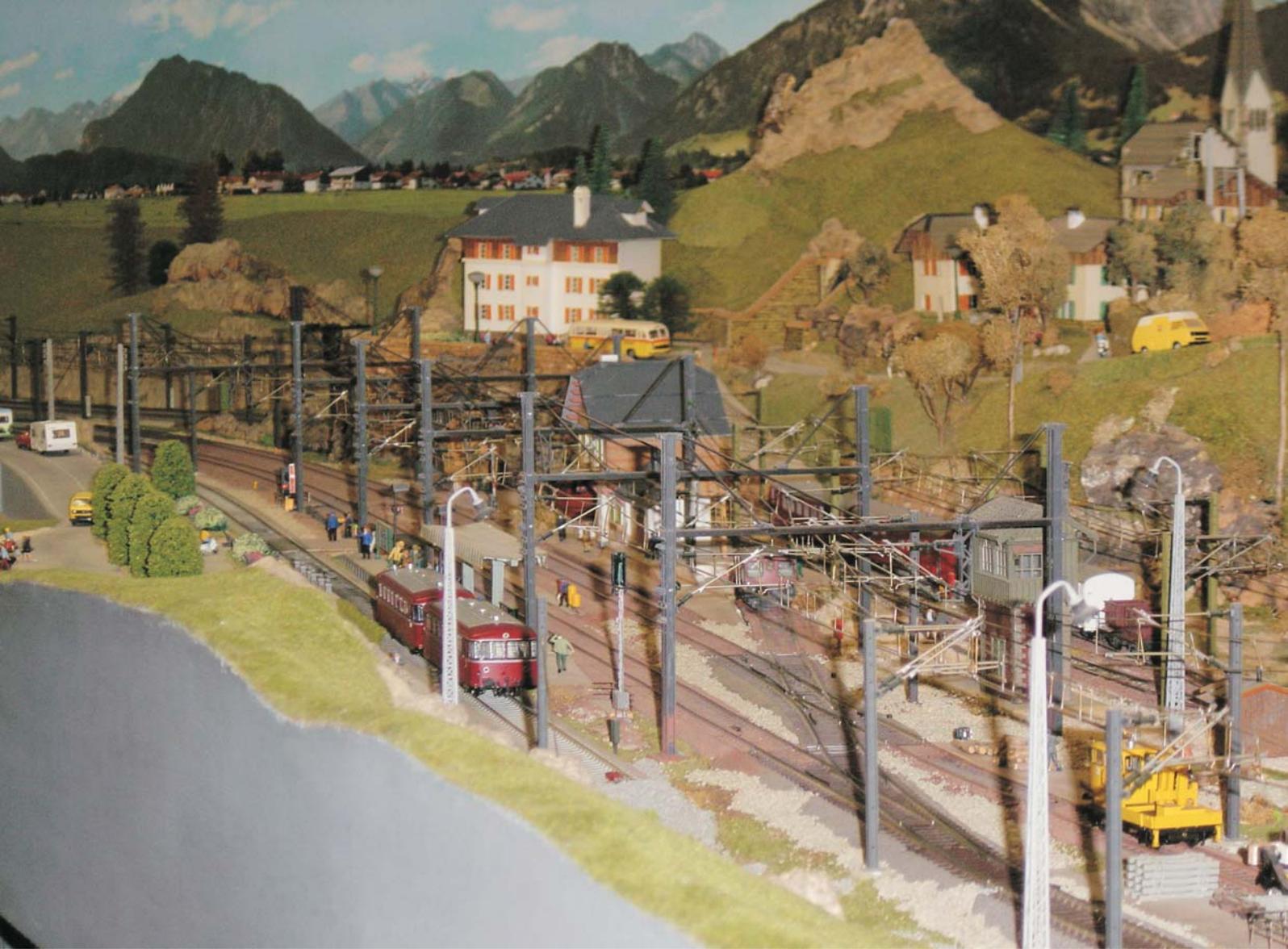
La gran ciudad

Justo cruzar la puerta de acceso a la maqueta nos encontramos en la sala principal de la nave. Esta zona reproduce una gran estación de paso con talleres para las locomotoras de vapor, una gran ciudad con todos sus equipamientos y una zona industrial. La estación impresiona por la

Arriba: En la estación de Blonay un mernacias espera el cruce con un regional.

Derecha: En este punto se separa la línea de alta velocidad del resto, a las que les queda un duro camino a través de las montañas.





Sobre estas líneas: El edificio de la estación de Blonay, construido artesanalmente, es increíblemente igual al original de Chamby (en la misma línea del MOB, en Suiza). Este detalle da fe de la gran maestría de los autores de la maqueta

Arriba: Un servicio de lanzadera entre la estación central y Blonay permite a los pasajeros coger cómodamente los trenes de vía métrica en dirección a las montañas.

cantidad de vías instaladas y por la gran actividad que en ellas tiene lugar. Todas las líneas de ancho internacional pasan por ella y constantemente hay circulaciones en una u otra dirección. Además, desde la misma estación sale una pequeña línea que enlaza con una pequeña

estación término que un tren lanzadera se encarga de unir puntualmente, aumentando, si cabe, la sensación de máxima actividad. En la zona dedicada a la estación destacan dos edificios: la estación (corresponde al edificio de Bonn, de Faller) y la torre de control (hecha a



o los centenares de figuras que esperan ansiosas la llegada de su tren. Otro detalle remarcable es la catenaria instalada en toda la estación. Una auténtica malla metálica que proporciona un realismo asombroso.

Otra zona de esta sala que destaca por su espectacularidad es la ciudad. Esta compuesta tanto por edificios comerciales como artesanales, destacando la torre de Lufthansa que preside la ciudad. Uno de los factores que ayuda a crear vida es la línea de tranvía que circula por el centro de la ciudad y termina en una zona



Sobre estas líneas: Una potente locomotora del BLS arrastrando un pesado mercancías pasa lentamente junto a la presa. La sensación de profundidad del paisaje es impresionante.

Arriba: Un típico pueblecito alpino al que se llega mediante la línea de vía métrica. En la foto, una composición del Rhb (Ferrocarriles Réticos).

mano partiendo del modelo de Frankfurt, en Alemania) aunque la vida la ponen cientos de pequeños detalles, algunos de ellos realmente espectaculares como el circuito de Faller Car System (que permite hacer correr vehículos por las carreteras)

ajardinada con vistas a la estación para luego, repetir el trayecto una y otra vez. En el otro extremo encontramos una fortificación medieval en perfecto estado de conservación que, al igual que muchos otros edificios, se construyó



usando básicamente corcho y láminas de cartón.

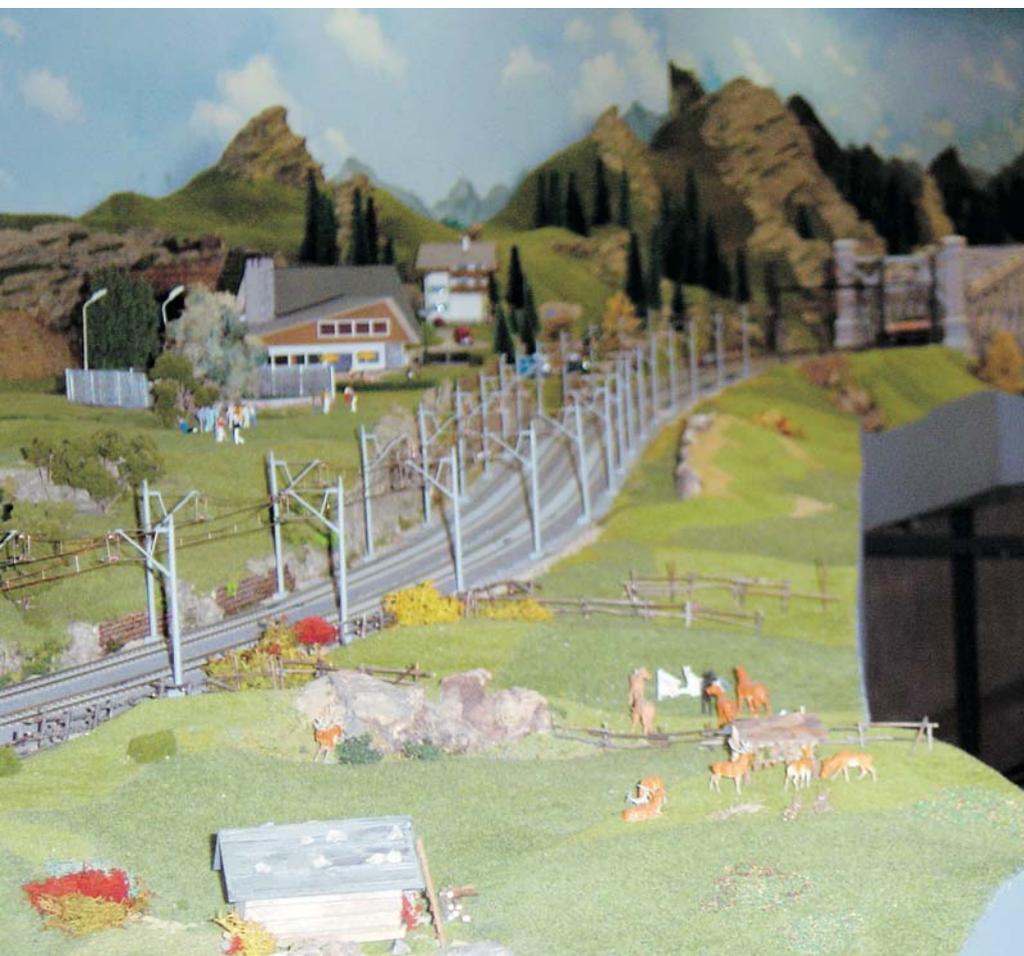
Una de las sorpresas que nos aguarda en esta sala es el momento en que el señor Fuster apaga las luces y aparece ante nuestros ojos un escenario totalmente distinto, quedando al descubierto las miles de bombillas que iluminan hasta el último rincón de esta zona.

Para terminar la descripción de la sala principal, nos queda la zona de depósito para locomotoras de vapor. Esta zona, al igual que todo lo demás, no defrauda y contiene hasta el más

Izquierda: Con el “Carrilet” de Bemo es posible llegar a la estación del funicular y subir a lo más alto de las montañas (funicular de Brawa).

Abajo: En esta foto se aprecia uno de los rincones más espectaculares. La presa y el viaducto de vía única.





Sobre estas líneas: Una rama AVE pasa velozmente y se introduce en el túnel. Gracias a la forma de la boca, los pasajeros no notan el cambio de presión.

Izquierda: La misma línea de alta velocidad sigue hasta el puente metálico que se puede adivinar al fondo de la imagen.

mínimo detalle, desde la rotonda hasta el cargadero de carbón. Otra zona remarcable que se encuentra junto a la estación es la zona industrial, formada por diversas edificaciones. La más espectacular es una fabrica hecha artesanalmente de la que sobresale una altísima chimenea, aunque no menos detallados son los edificios logísticos para almacenar y expedir todo tipo de mercancías transportadas, evidentemente, por ferrocarril.

Los alpes a 1:87

Una vez visitada la primera sala, la visita continua hacia la segunda,



El gran puente metálico de tres vías, reproducción de un puente real situado en EEUU, permite el paso de barcos y barcazas en dirección al puerto. Esta obra de ingeniería ha sido realizada a mano por los autores.

dedicada exclusivamente al paisaje de montaña. Lo primero que destaca es el cambio radical en la decoración. Aquí la vegetación y la roca gana claramente la partida a los edificios. Las líneas de ancho internacional pasan a esta sala por un mismo corredor ferroviario y se separan al llegar a la estación de Blonay. La estación de Blonay es un precioso rincón de los que no deberían nunca faltar en una maqueta. Es una estación de paso para la línea de vía única que atraviesa serpenteante las montañas, a la vez que es el final de línea para el servicio lanzadera desde la estación principal. Otra característica interesante es que esta estación también es origen y final de la línea de vía métrica que permite a los lugareños moverse cómodamente por las montañas y bajar de vez en cuando a la ciudad,

sobretudo en invierno, cuando las copiosas nevadas hacen intransitables la mayoría de caminos y carreteras. Siguiendo la línea de vía métrica llegamos a un enclave turístico en medio de las montañas. Esta bonita aldea, típicamente Suiza, dispone también de un gran hotel para que los practicantes de los deportes invernales, una vez llegadas las primeras nieves, acudan en tren a las pistas de ski de la zona. Siguiendo la visita y una vez dejamos a tras la villa alpina y su línea de vía métrica, llegamos a una zona realmente espectacular, a la vez que bonita. Como en casi todas las zonas de alta montaña de Europa, esta maqueta reproduce a la perfección todas las instalaciones para la generación de energía eléctrica que, además, están perfectamente integradas en el paisaje. Se trata de

dos presas, separadas por un macizo rocoso que sirve para soportar las instalaciones de un teleférico y al que se accede, nuevamente, a través de una parada de la línea métrica (el 'Carrilet', como lo llama afectuosamente el Sr. Fuster). En esta zona, tanto las pendientes como los radios de vía son acentuadas, aunque en toda la maqueta, las pendientes y radio respetan escrupulosamente las normativas europeas al respecto. Esto confiere un grado de realismo aun mayor si cabe, puesto que en ningún sitio puede verse detalle alguno que nos recuerde estar viendo una maqueta. Antes de finalizar la visita por esta parte de la sala, no podemos dejar de admirar el espectacular viaducto en curva y pendiente, realizado con cartulina y pintado a mano piedra



Sobre estas líneas: La zona portuaria transmite una sensación de máxima actividad y realismo. Los barcos son de construcción artesanal, al igual que otros elementos del puerto.

por piedra. Realmente vale la pena detenerse un buen rato a admirar esta obra de ingeniería.

La llanura y la zona portuaria

El llano y la zona portuaria
Una vez dejamos a tras la zona de alta montaña, nos relajamos un poco para admirar un paisaje menos agresivo y de formas mucho más suaves.

En primer lugar nos encontraremos con un hermoso castillo, también construido a mano. La técnica usada por los modelistas, a base de materiales muy comunes como cartulina o corcho, da unos resultados

espectaculares como se puede observar en muchas de las fotografías de este monográfico.

Una vez superado el castillo, la línea de tren que tiene durante varios metros el máximo protagonismo es la línea de alta velocidad que atraviesa en esta parte un campo de golf. Tanto los postes de catenaria, como las traviesas de hormigón como las embocaduras de los túneles son reproducciones fieles de los materiales empleados en este tipo de líneas. Esta línea llega hasta la zona fluvial atravesando un espectacular puente metálico, realizada manualmente con miles de tiras de cartulina pegadas siguiendo un modelo real americano.

A partir de aquí, el protagonismo queda en manos de la zona portuaria, dónde el ferrocarril se integra a la perfección.

Control de la maqueta

Aunque pueda parecer lo contrario por el gran número de trenes en circulación, la maqueta F+F es analógica, entendiéndolo como analógica la captación de la corriente directamente de la vía, sin necesidad de decodificar ninguna orden. Esto es debido a que la maqueta F+F fue ideada y construida antes de la estandarización que está teniendo la tecnología digital dentro del modelismo ferroviario.

No obstante, todos los sistemas de control de la maqueta están gobernados por varios PLC (para los neófitos, un PLC es como un microordenador que se dedica a una tarea concreta). Todos estos complejos sistemas electrónicos de control se gobiernan desde el gran tablero de control que se encuentra junto a la



estación y que es una réplica del estilo de pupitres usados por la SBB (Siemens Integra). Realmente es una gozada ver el panel de control y ver como se marcan los itinerarios, los elementos de control, etc.

Otro elemento realmente curioso es un dispositivo que cuenta los ejes de un convoy y los muestra en el panel. Esto es un elemento que no tiene ninguna utilidad a escala 1:87, no obstante en la realidad es un sistema muy usado en la red helvética, dónde el peso por eje es muy importante.

Gerard Llorc

Texto y fotografías



Sobre estas líneas: Vista general del impresionante panel de control, réplica de los usados por la SBB. En la foto se puede observar perfectamente como se marca la ruta actual (en amarillo) indicando el trayecto que efectuará el convoy entrante.

A la izquierda: La pantalla del ordenador monitoriza la actividad de la estación y sirve de enlace entre el panel de control y los sofisticados sistemas electrónicos (PLC) de control.

Derecha: En la visita no falta el más mínimo detalle. Los tickets de la entrada tienen un sabor ferroviario innegable...



Situada a corta distancia de áreas de servicio y restaurantes

VISITE

F+F MAQUETA
URB. PUIGSAGORDI
BALENYÀ · BARCELONA

ABIERTA DE MARZO A NOVIEMBRE • HORARIOS

| | | | |
|---------|-----|----------|-----|
| SABADOS | | DOMINGOS | |
| 11h | 13h | 11h | 13h |
| 17h | 19h | | |