

CAPITOLO 44° HO SMONTATO PER VOI...

Le carrozze tipo “n” (o Silberling) pur con caratteristiche simili, meritano un capitolo a parte per la nuova “collana” *Ho smontato per Voi*.

Le nuove carrozze pilota Silberlingen**art. 43820, 43800,43810**

Valido per anche per gli **art. 43830, 43801,43811.**

Art. 26410 (convoglio con la 141 248).

Art. 26543 (convoglio con la Br 023 004).

Art. 43808 (convoglio city-Bahn + CARROZZA **art. 43818**)

Attenzione a:

- a) può risultare difficile allontanare i soffietti. Questa è la primaria operazione necessaria per togliere il mantello di tutte queste carrozze; non è accaduto in tutte le mie (attualmente ne ho smontate nove), ma ho dovuto forzare per alcune con un minicacciavite, rivestito con del nastro trasparente per non danneggiare le verniciature perfette e alla fine i soffietti sono usciti non danneggiati. Poi ho scoperto che è meglio forzare con un attrezzo di cui siamo forniti dalla nascita: le unghie! Piccola considerazione: è probabile che i mantici siano stati inseriti mentre delle componenti (vernici o che so altro) dei mantelli non erano totalmente asciutti, infatti se si prova a ritirarli fuori in un secondo momento l'operazione appare semplice.
- b) Allargate i mantelli con la massima cautela, con l'aiuto di una tesserina (tipo bancomat) ed allargando gradatamente si aprono, ma attenzione a non forzare troppo i porta ganci o a tirare facendo presa sui carrelli potreste spezzare piccoli particolari.
- c) NON montate gli aggiuntivi (scalette e captatori) se non alla fine di tutte le operazioni quali: installazione di luci e collocamento di personaggi. Le scalette andrebbero inserite con molta precisione (io ne ho dovuto incollare e riparare una!) e fissate con una goccia di Vinavil o Bostik. Meglio, per scaramanzia, montare le scalette **dopo** le prove elettro-meccaniche sul plastico.
Nella **foto n. 1** i due soffietti e la bustina annessa con scalette.
- d) Per quanto riguarda i particolari nella bustina annessa ad ogni carrozza: a volte mancano dei captatori perché probabilmente inutili nelle carrozze pilota. Sarebbe stato invece più che utile un foglietto illustrativo, macché.



Foto n. 1: la bustina con le scalette e gli aggiuntivi.



Foto n. 2: interno della carrozza mista Silberling.

COME SONO GLI INTERNI

Il compartimento di prima classe ha sedili di diverso colore, sulla attendibilità di tale tinta non mi pronuncio. **Foto n. 2.**

Molto facile inserire dei personaggi perché lo spazio interno è praticamente in scala (**foto n. 3 e n. 4**).

Non sono quindi necessarie mutilazioni di gambe e piedi.

Incollandoli con il Bostik si ha sempre la possibilità di distaccare poi i personaggi, inoltre questa colla è subito adesiva; utilizzando il vinavil e, attenzione, normale, perché quello rapido può risultare aggressivo per alcune plastiche, i personaggi e la carrozza vanno tenuti in posizione ferma per alcune ore e il distacco dei *preiserini* successivo potrebbe risultare problematico.



Foto n. 3: i passeggeri non si debbono mutilare.



Foto n. 4: passeggeri comodamente seduti.

COME INTERVENIRE SULLE CARROZZE PILOTA

Un inutile gancio e porta gancio va allontanato dalle testate delle carrozze pilota, previo recupero di tutte le parti compresa la molla. Poi le testate vanno completate con tubi dei freni (4) rec riscaldamento vapore per le più vecchie Hasenkasten (tanto strette quelle cabine di guida che furono ribattezzate “gabbia di lepre”, in tedesco Hasenkasten appunto), mentre per le modernizzate Karlsruhe (pilota per le City Bahn e per le rosse abbinate per esempio alla 141 061-2) non è corretto il rec per il riscaldamento del treno a vapore!

Foto n. 5: recupero della molla nella pilota Hasenkasten.

Foto n. 6: allontanamento del porta gancio ed inserimento delle scalette nella pilota Hasenkasten.

Foto n. 7 e n. 8: illuminazione nella pilota, utilizzando i cavi già predisposti.

Precisazione: io usavo, per il collegamento del gancio conduttore il mio metodo descritto anni fa nel **Capitolo n. 1**, ma dal 2011 uso solo il sistema consigliato dalla Casa di Göppingen (**Capitolo n. 57**).



Foto n. 5: si recupera la molletta gancio e portagancio.

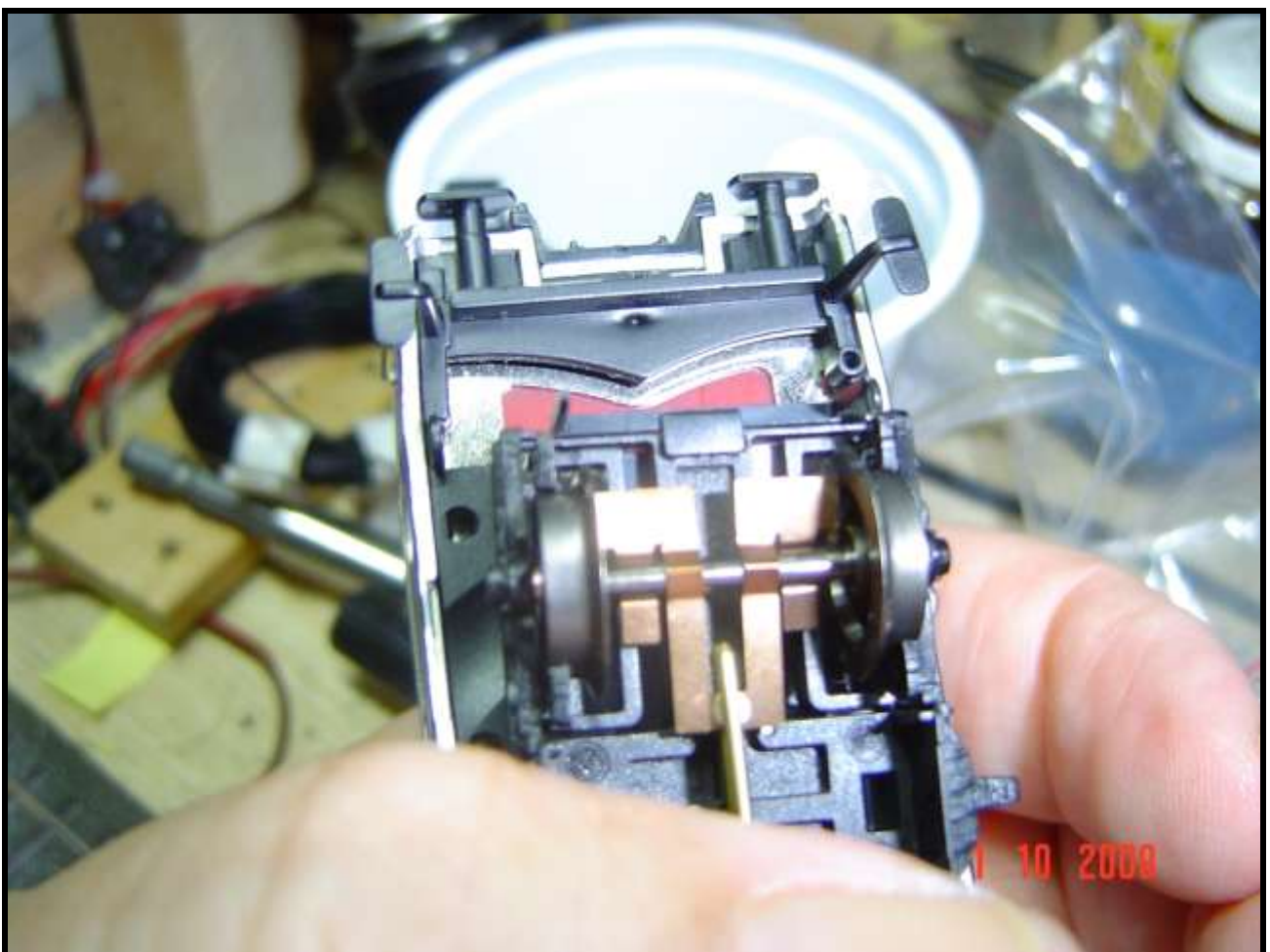


Foto n. 6: allontanamento dell'intero gancio e portagancio.



Foto n. 7: per illuminare la carrozza si usano i cavi predisposti.



Foto n. 8: l'illuminazione interna è facile da collegare.

La carrozza pilota, con cabina stretta (Hasenkasten), ha l'inversione delle luci di tipo meccanico a trascinamento. La lamella che permette la funzione luminosa è ben visibile nella **foto n. 6**; nella **stessa foto** si noti che sono state già inserite negli appositi fori le delicatissime scalette, unico neo di questa pur bella realizzazione: sono infatti di plastica rigida e facilmente spezzabile.

Foto n. 9, n. 10 e n. 11: aggiuntivi nella pilota, utilizzando cavetti e rec derivati da aggiuntivi Märklin e di altre marche.

Sono possibili autocostruzioni con tubicini verniciati derivati da filo di rame di spessore sottile.

La suddetta realizzazione si basa su foto di carrozze pilota vere.



Foto n. 9: vista dall'alto della testata realistica .



Foto n. 10: vista di fronte della testata realistica.



Foto n. 11: 4 tubi dei freni, un rec vapore e due accoppiatori.

UNA CARRELLATA DI FOTO DI TUTTE LE EPOCHE

Le Silberling, costruite nel secondo dopoguerra, sono arrivate sino ad oggi, pur con numerosi ammodernamenti e variazioni cromatiche.

Alcune sono impiegate in altre nazioni, per esempio il Lussemburgo.

Dalla carrozza argentata iniziale si è arrivati agli accattivanti colori della S-Bahn Ruhr sino agli sgargianti colori rosso acceso tipici degli anni Novanta.

In queste **foto**, di cui seguirete le didascalie, alcuni dei convogli e delle locomotive che transitano nel mio impianto di Vibaden, secondo le epoche classiche a norma Nem.

Foto n. 12 e n. 13: epoca III con una E 41 in spinta ovviamente la carrozza pilota è la Hasenkasten iniziale.



Foto n. 12: E 41 in spinta, la carrozza pilota ha tre luci accese.



Foto n. 13: in spinta, la carrozza pilota ha tre luci accese.

Foto n. 14: convoglio misto con Silberling e almeno una carrozza ricostruita, trainato da una veterana quale la E 17 111 (*Insider* del 2011), gli esempi fotografici di tali composizioni sono numerosi, basta una sbirciatina in rete e ne vedrete delle belle... vi assicuro, in Germania, come del resto ovunque, si può ben dire che tutti hanno tirato tutto!



Foto n. 14: composizione tipica degli anni Sessanta con Silberling e una carrozza ricostruita al traino di una E 17 111 (art. 37061).

Foto n. 15: come descritto nella parte D di questo **Capitolo 44°** sino ai primi anni Settanta le Silberling furono impiegate con le “moderne” Br 23 e poi, dopo il 1968, Br 023. Il connubio era comunque alquanto complesso e vi consiglio la lettura della traduzione, dal tedesco, del *modus operandi* del personale di macchina.



Foto n. 15: un connubio tra vapore (Br 023) e Silberling.

Foto n. 16 e n. 17: una 141 nei colori blu-crema traina un convoglio di Silberling a Vibaden a metà degli anni Settanta. Notate su un binario vicino una vaporiera, una 042 al termine della sua carriera.

Foto n. 18: a causa delle numerose lamentele da parte del personale (più corpulento?) le testate delle Silberling furono ampliate nelle officine di Karlsruhe, da cui presero il nome. Nella **foto n. 18** una delle varianti cromatiche di quel tipo di cabina.

Nella **foto n. 21** la versione adatta al treno reversibile *speciale* trainato dalla 141 248-5. Questa elettrica, molto in teoria, avrebbe dovuto trainare esclusivamente un treno con cromia ispirata alla sua particolare livrea, come si vede nelle **foto n. 19, n. 20 e n. 21**, ma nella realtà molte foto lo ritraggono mentre traina delle normali Silberling, anzi a pensarci bene ho scovato solo foto con la 141 248-5 e argentate (**foto n. 24**, tratta da Internet e trovata da Tito Myhre).

Nemmeno sul volume specialistico *Die Elektrolokomotiven bei der DB* – di Hierl/Fritz (Franckhs del 1985) vi è una foto con quel tipo di convoglio, ma solo una foto con il solito mischietto: 141 248 + argentate.



Foto n. 16: una 141 nei colori blu-crema traina delle Silberling.



Foto n. 17: una 141 nei colori blu-crema traina delle Silberling.



Foto n. 18: una carrozza pilota con testata ampliata "Karlsruhe".



Foto n. 19: la 141 248-5 traina il convoglio specifico.



Foto n. 20: la 141 248-5 traina il convoglio specifico.



Foto n. 21: testata "Karlsruhe" con i colori specifici.



Foto n. 22: la 141 248-5 traina delle normali Silberling.



Foto n. 23: la 141 248-5 traina delle normali Silberling.



Foto n. 24: la “vera” 141 248-5 traina delle normali Silberling.

Nelle foto da n. 25 a n. 31 le livree Ruhr (1978) e dal 1984 City-Bahn.



Foto n. 25: colori Ruhr per ET 420, e Silberling trainate da una 141 .



Foto n. 26: l'accattivante livrea Ruhr per una 141 (art. 39412).



Foto n. 27: le moderne 111 ricevettero nel 1978 i colori della S-Bahn Ruhr.



Foto n. 28: nel 1884 una 218 e delle Silberling nei colori City Bahn.



Foto n. 29: 218 e Silberling nei colori City Bahn.



Foto n. 30: Silberling nei colori City - Bahn, notate la carrozza bar.



Foto n. 31: la pilota con i nuovi (1984) colori City - Bahn.

Nelle **foto da n. 32 a n. 37** l'ultima livrea per le Silberling in epoca V.

Anche in questo periodo molte 110 (di diversa serie), 111 e 141, nonché le diesel come le 216 e le più potenti 218, furono destinate al traino di questi convogli reversibili e riverniciate nei colori rosso fuoco con “bavaglino” antinfortunistico.

Mancano tuttavia nel mio elenco altre precedenti e successive colorazioni delle Silberling, per esempio quella in grigio e verde o in blu e crema, simile a quella delle carrozze TEE.



Foto n. 32: una 110 e un convoglio con Silberling rosso fuoco.

Nella **foto n. 33** la curiosa immagine di un “incidente”, causato da un errato instradamento di un convoglio con tre Silberling trainate dalla 110 435-5 (tipo Bugelfalte, *piega dei pantaloni*, ovvero quelle con i vetri piegati). Incidente senza conseguenze, in H0, visto che il treno entrava in stazione rispettando una velocità di circa 20 km/h. L'altra 110 era del tipo a testata piatta e modernizzata con la scritta Cargo. Data la posizione dei convogli, che si erano anche agganciati con i piatti dei respingenti fu necessario intervenire da... fuori (**foto n. 34**), come un classico *Deus ex machina*!



Foto n. 33: un “vero” incidente in scala H0! La 110 e l’art. 37010.



Foto n. 34: il sottoscritto interviene dall’esterno.



Foto n. 35: una 141 in epoca V (art. 39411).



Foto n. 36: una 218 con il suo convoglio di Silberling.



Foto n. 37: la colorazione più recente di Silberling in epoca V.

Nella ultima **foto, la n. 38**, altre livree per alcune Silberling trainate dalla 141 248-5, *modernizzata* solo con il nuovo simbolo delle DB AG in epoca dopo il 1994, come vedete nemmeno in quell'immagine la *strana* 141 riesce a trainare le sue specifiche carrozze.



Foto n. 38: la “vera” 141 248-5 traina delle Silberling con livree moderne .

Questo 44° Capitolo (parte E) è stato rinnovato profondamente e controllato, nelle sue varie parti, circa 54 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana*, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

**Gian Piero Cannata
Per ulteriori chiarimenti Tel. Wind 3476757098**

*** alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**

