



HO PROVATO PER VOI (BR) 132/232 LA “LUDMILLA” DELLE DR/DB (III e ultima parte)

Märklin art. 36420/36421/36424/26551/26560- (per ora)

Concludiamo il paragrafo dedicato alle prove con tutti i dati tecnici.

1° PROVA CON SOLO 3 CARRI SAHMMS 709

1° prova con solo 3 carri

Percorso: ovale interno dell'impianto di Vibaden.

Tratta in salita: ultimo tratto di 300 cm, con livelletta del 42%.

Elenco delle loco utilizzate:

- 1) 365 709-5 DB AG, diesel da manovra, dotata di gancio telex, la cui carrozzeria, appartenente all'**art. 34641** è stata montata sul telaio di una **37649**, digitale Motorola del 2000/2001. La piccola macchina al primo tentativo non è riuscita ad affrontare, alla minima velocità, la salita in questione e solo dopo aver preso una velocità di 80/90 km/h è riuscita nell'impresa (**foto n. 1**).
- 2) 212 276-0 DB AG, loco non modificata, (**foto n. 2, n. 3 e n. 4**), **art. 37725** del 2003, nessun problema, con un solo carrello motore nell'affrontare anche a bassa velocità la tratta difficile.
- 3) 216 068-7 DB AG, **art. 3373** del 1991, poi digitalizzato con un decoder c-90, un solo carrello motore, come per la 212 nessun problema (**foto n. 5 e n. 6**).
- 4) 232 365-7 DB AG, nessun problema a superare la tratta in salita (**foto n. 7**).
- 5) 232 420-0 DB AG Cargo, nessun problema a superare la tratta in salita (**foto n. 8**).



Foto n. 1: la 365 709-5 DB AG, ha consegnato alla 212 i 3 carri Sahnms 709.



Foto n. 2: la 212 276-0 DB AG parte dalla stazione di Vibaden



Foto n. 3: la 212 276-0 DB AG, mentre sta per affrontare la salita con 3 carri



Foto n. 4: la 212 276-0 DB AG, ha superato la salita nella galleria di Vibaden



Foto n. 5: la 216 068-7 DB AG, ha superato la salita, la 232 pronta a dare il cambio



Foto n. 6: la 216 068-7 DB AG, entra nella stazione di Vibaden



Foto n. 7: la 232 365-7, ha agganciato 3 carri e affronta il tratto in salita



Foto n. 8: la 232 420-0 ha superato la prova di traino dei 3 carri Sahmms 709

2° PROVA CON 5 CARRI SAHMMS 709

2° prova con 5 carri

Percorso: ovale interno dell'impianto di Vibaden.

Tratta in salita: ultimo tratto di 300 cm, con livelletta del 42‰.

Elenco delle loco utilizzate:

- 1) 216 068-7 DB AG, **art. 3373** del 1991, poi digitalizzato con un decoder c-90, un solo carrello motore, nessun problema anche a bassa velocità (**foto da n. 9 a n. 12**).
- 2) 212 276-0 DB AG, loco non modificata, (**foto n. 13**), **art. 37725** del 2003, qualche difficoltà nell'affrontare a bassa velocità la tratta difficile. Intendiamoci non si è assolutamente fermata, ma ha rallentato vistosamente pur non slittando.
- 3) 139 165-5, loco con mantello dell'**articolo 3439** montato sul telaio del locomotore digitale Motorola E 40 072 della confezione **art.**

29855, per la precisione sostituisco su quel telaio, a seconda le epoche, ben 4 carrozzerie diverse; nessun problema a superare la tratta in salita, anche a bassissima velocità. Ha effettuato diversi “giri” senza alcun problema (**foto n. 14 e n. 15**).

- 4) 232 365-7 DB AG, nessun problema a superare la tratta in salita, ma, con una ripartenza da fermo, nel tratto peggiore ha avuto una esitazione (**foto da n. 16 a n. 18**).
- 5) 232 420-0 DB AG Cargo, nessun problema a superare la tratta in salita (**foto da n. 19 a n. 22**).



Foto n. 9: la 216 068-7 DB AG, con 5 carri esce dalla stazione di Vibaden



Foto n. 10: la 216 068-7 DB AG, nel tratto prima della galleria



Foto n. 11: la 216 068-7 DB AG, entra nella galleria di Vibaden



Foto n. 12: la 216 068-7 DB AG, ha brillantemente superato la prova



Foto n. 13: la 212 276-0 DB AG, ha superato la salita con una leggera incertezza



Foto n. 14: la 139 165-5, ha agganciato i 5 carri e ha già effettuato alcuni giri



Foto n. 15: la 139 165-5, al traino dei 5 carri rientra in stazione



Foto n. 16: la 232 365-7, ha agganciato i 5 carri ed esce dalla stazione di Vibaden



Foto n. 17: la 232 365-7, rientra in stazione transitando sul passaggio a livello



Foto n. 18: la 232 365-7, rientra in stazione sul secondo binario



Foto n. 19: la 232 420-0 si appresta ad agganciare i 5 carri Sahnms 709



Foto n. 20: la 232 420-0 ha superato la prova di traino dei 5 carri Sahnms 709



Foto n. 21: la 232 420-0 transita sul PXL di Vibaden con i 5 carri Sahnms 709



Foto n. 22: la 232 420-0 rientra in stazione con i 5 carri Sahmms 709

LE RUMOROSE PARENTI DELLA LUDMILLA A BEREGUARDO

Già da molti anni altre Case produttrici di modelli in H0 si erano cimentate in ottime riproduzioni delle *Ludmille* che non erano solo della serie 132. Senza elencare tutti i modelli, prendo ad esempio la Brawa che già anni fa aveva in catalogo una variopinta 232 ADtranz, una 130 (ovviamente DRG) e persino una 233 che non è altri se non una 232 con nuovi motori (al vero), vista l'impossibilità di una regolare fornitura di pezzi di ricambio dalla Russia, se pure CSI.

L'amico Tito Myhre a Bereguardo, nel marzo del 2009, ha presentato sul plastico modulare Märklin un suo personale gruppo di 234 Brawa (un'altra serie), digitalizzate Märklin. Questo *trio* ha girato in realtà per l'Europa per pubblicizzare queste macchine (mi viene in mente una cattiveria: *pubblicizzare = sbarazzarsi?*).

Per i curiosi un vera stranezza linguistica nella grande scritta della **foto n. 23** *Power aus Rußland*: ebbene, si comprende che voglia dire "potenza dalla Russia", ma in tedesco *power* (qui aggettivo e quindi minuscolo) in realtà significa miserabile. Ovvio che, come molte altre

3

parole, oramai in Germania abbia assunto il significato inglese, si può dire universale, di potenza, ma sono convinto che una punta di ironia sia stata usata nella fattispecie...

Il *trio*, della Brawa, era composto da una loco anteriore motorizzata, una seconda folle e vuota ed una terza folle, ma sonorizzata. A detta di Tito facevano comunque un gran frastuono e hanno attirato tutta l'attenzione che meritavano.

Nella **foto n. 27** una vistosa colorazione di una 232 di una società privata, che ci può solo parzialmente rendere l'idea di quante varianti le Case modellistiche potrebbero disporre tra le varie serie di 232, 233, 234 e 241 di derivazione sovietica.

Sono di Tito Myhre le **foto dalla n. 23 alla n. 26**.
La **foto n. 27** è presa da Internet.



Foto n. 23: la 234 440-5, motorizzata con una vistosa pubblicità



Foto n. 24: il TRIO di 234 a Bereguardo nel marzo del 2009



Foto n. 25: il TRIO di 234 a Bereguardo nel marzo del 2009



Foto n. 26: la 234 565-0 con una vistosa pubblicità sulla fiancata



Foto n. 27: la 232 637-2 con una vistosa colorazione di una ditta privata

IN CONCLUSIONE

Macchine robuste, pesanti e dal buon funzionamento, non hanno ottenuto *l'ottimo* perché la trasmissione, con quegli alberini snodabili, a mio avviso rende nelle macchine, della serie Hobby, meno regolare il movimento. I giunti cardanici delle loco Highlights serie 218, E 41 ecc sono più performanti.

Durante le prove e nei vari confronti fatti da tempo nel **Capitolo 31°** è emerso che, nonostante la trazione su 4 dei 6 assi, tutto sommato un carrello di un locomotore della serie 103, con magnete permanente ha una potenza di trazione di 2/3 superiore e che persino i vecchi carrelli montati sui gruppi 110/140 del passato erano estremamente efficienti.

Ovviamente le *Ludmilla* sono più potenti di questi ultimi, ma non più di quanto ci si possa aspettare.

Hanno delle *semplificazioni* che la Märklin poteva evitare: parlo della carenatura troppo incisa, del gancio *esecrabilmente* stampato, che di fatto impedisce la sua facile sostituzione e dell'assenza nel sottocassa di alcune scritte: peccato però veniale perché di norma spariscono nella realtà, coperte dallo strato di sozzura. Come avevo scritto nel pezzo dedicato al **151° Anniversario della Märklin**, dispiace che non si sia potuto disporre sin dall'inizio di macchine sonorizzate, ma queste 232 sono nate in un periodo *critico* per l'Azienda Märklin...

A proposito, per *par condicio*, chiudo con una nota *politica*, come ho fatto all'inizio di questo Capitolo 52°: sappiate che da alcuni anni in Germania, zona ex Orientale, la Psichiatria ha riscontrato, in soggetti più o meno depressi, una nuova forma patologica, chiamata nostalgia dell'Est (*Ostennostalgie*, credo, mi scuso con i lettori di lingua tedesca, ma ho perso l'articolo che citava il nome correttamente).

In pratica le persone che ne soffrono (e sembra che siano in tanti) non sono riusciti ad adattarsi all'ondata di modernizzazione, piombata loro letteralmente addosso dopo la Caduta del Muro, più di vent'anni fa. Mia moglie mi ricorda che la povertà a cui erano abituati, senza confrontarsi con l'opulenza dell'Ovest, potrebbe essere la concausa non secondaria di tale *depressione*. Insomma, dopo l'euforia iniziale, sono rimasti sconvolti dal grande cambiamento: evidentemente, si erano poi ben adattati al tran tran tranquillo di una *vita regolata dallo Stato* che, per quasi 45 anni, li aveva *oppressi* come nel fantascientifico incubo da *Grande Fratello** orwelliano.

Come ho visto da direttore d'albergo questo momento storico?

Vi posso assicurare che, *almeno per quanto ho dovuto pensare*, i ragazzi provenienti dalla ex DDR (per inciso, mai visto un gruppo scolastico di quelle zone prima del 1993), erano letteralmente scatenati, incoscienti, ebberi di acquisita libertà e incuranti di qualunque ordine o minaccia da parte degli insegnati al loro seguito. Dopo un paio di esperienze più che negative (*cercarono anche di avvelenare, con birra, vino e cicche di sigarette i pesci rossi del nostro grande acquario in sala da pranzo!*) con mia madre tentammo di *aggiustare il tiro* assegnando agli insegnanti le stanze più lontane dalla nostra zona Direzione, tenendo, *o cercando di farlo*, personalmente sotto controllo i più *esagitati*, specie nelle ore notturne. Alla fine dopo molte notti passate in bianco, gridando *bitte Ruhe*, decidemmo, nel 1995, di non accettare più gruppi di scolaresche provenienti da... *quelle zone!*

*** 1984, di George Orwell, pseudonimo del romanziere e saggista inglese Eric Blair (1901-1950)**

(III parte e fine)

Gian Piero Cannata

Questo 52° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 35 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”

