

**CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE**

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

SI RINGRAZIA MARCO BRIZIARELLI PER L'AIUTO STORICO

**- XIII parte -****LA STRADA VIAGGIANTE**

Nel mio **3° Capitolo** realizzato nel lontano 2008 ho parlato di questi convogli che in Germania, Austria o Svizzera (in Italia centrale non li ho mai visti, ma so che vengono approntati al nord) sono impiegati per limitare/attenuare l'impatto ambientale dei *Bisonti della strada*.

Ripropongo un brano del suddetto capitolo:

*Sarebbe stata* la soluzione dei problemi di trasporto per lunghe tratte, con miglioramento del traffico in autostrada, minori costi di gestione, per non parlare della diminuzione dei gravissimi e spesso tragici incidenti... ma, se ricordate, è bastato che un Ministro dei trasporti anni fa tentasse se non altro di regolare la velocità dei TIR (facendo solo applicare *seriamente* una legge che già c'era!!) per scatenare una specie di rivoluzione... e mi fermo qui. A noi modellisti interessa solo che le *nostre* "Strade Viaggianti", in H0, funzionino.

Orbene, la Märklin produce delle ottime e pesantissime riproduzioni dei carri porta-TIR, parlo degli articoli 4740 e 4741 e per dire la verità anche nel catalogo 2007/2008 sono relegati in *sordina* in una mezza pagina o poco più, sono invece ben rappresentati nel pre-catalogo 2008. Anche nella realtà, l'avrete intuito dalla mia apertura, il servizio di questi carri è molto limitato e nelle **foto dalla n. (...)** si può intuire il motivo (*Nota aggiunta: l'estrema lunghezza delle composizioni*) che rende molto problematico questo tipo di trasporto alternativo e/o sussidiario dei pesanti, inquinanti ed ingombranti camion, siano essi con rimorchio o con semirimorchio.

Anche le **foto dalla n. 1 alla n. 6**, sono del **3° Capitolo** e vi ricordo che un convoglio composto da un locomotore 151 (cm 22,2), una carrozza dormitorio/autisti (scala 1:100 cm 26,4) e 12 carri porta TIR da 23,2 cm ciascuno, a conti fatti sono lunghi 327 cm (*285 m in H0, o giù di lì!*). Quando nel giusto periodo temporale preparo la lunga composizione so che il mio plastico sarà condizionato nelle manovre. Persino in grandi plastici simili composizioni sono difficili da smistare, figuratevi in impianti da 3 metri per uno. Quindi solo per togliere dalla strada 16 Tir si deve approntare un treno di circa 400 metri, persino più lungo degli Inter City da 11 carrozze, che però, trasportando centinaia di passeggeri, eliminano anche centinaia di auto dalle strade.



Foto n. 1: una potente 151 con bavaglino traina la “strada viaggiante”.



Foto n. 2: la carrozza dormitorio per far riposare gli autisti.



Foto n. 3: alcuni carri tipo Saadkms 690, in grigio uno svizzero.



Foto n. 4: altri carri tipo Saadkms 690.



Foto n. 5: altri carri tipo Saadkms 690.



Foto n. 6: il lunghissimo convoglio con carri tipo Saadkms 690.

## 1993, IL LOCOMOTORE CAPOSTIPITE DI UNA NUOVA GENERAZIONE IL 127 EUROSPRINTER SIEMENS



Foto n. 7: lo sperimentale 127 001-6 Siemens (Lima).

Senza entrare in particolari tecnici, parlando solo dei modelli che vi presento nelle [foto dalla n. 7 alla n. 10](#), seguendo il bell'articolo scritto per Tutto Treno nel gennaio del 1995 dal bravissimo Marco Pedrini, vi riferisco per sommi capi che nel 1993 una enorme commessa da 1500 miliardi di lire d'allora per 300 locomotive fece smuovere la Siemens che realizzò il prototipo 127 001-6 Europrinter, la AEG che realizzò il 12X 128 001-5, la ABB Henschel che realizzò il locomotore Eco 2000.

La nostra Lima ottenne l'esclusiva per riprodurre l'Europrinter, che acquistai nel 1995 in corrente alternata a 3 rotaie (come si diceva), poi fu digitalizzato e fa la sua discreta figura nel 1993 nel mio plastico, anche se debbo riferire di aver dovuto sostituire i pantografi originali con dei Märklin almeno simili.

Märklin realizzò invece il 12X AEG ([art. 3438 o 3738](#)) dalla [foto n. 8](#) capirete che non riuscii ad acquistarlo nel 1995.

L'Europrinter fu in testa anche a convogli passeggeri, ma per lo più si vedono immagini di prove con carrozze misure ed altro.

Come prototipo fu così solo una curiosa apparizione sulle linee DB.



**Foto n. 8: lo sperimentale 128 001-5 AEG (Märklin).**



**Foto n. 9: lo sperimentale 127 001 Siemens a Vibaden nel 1993.**



Foto n. 10: lo sperimentale 127 001 Siemens nel 1993.

## LA GLÄSERNE TRAINATA

Una curiosa composizione la vedete anche nella [foto n. 11](#) in cui una 218 Märklin ([art. 39180](#)) traina la Gläserne 491 001-4 nella livrea che ricevette dopo il 1985 e che gli portò veramente sfortuna per il terribile incidente che l'ha praticamente distrutta e che la blocca in un capannone dal 1995.

Vi rimando al mio [50° Capitolo](#) per approfondire l'argomento, la foto è stata ispirata da una vera, in cui si vedeva che le belle gite della "Trasparente" potevano incontrare dei tratti che non avevano linea aerea e che quindi richiedevano l'utilizzo di una loco diesel.

Chissà se nel periodo pre-bellico qualche volta una delle due Gläserne sarà stata trainata da una vaporiera?



Foto n. 11: una 218 traina la famosa 491 verso una tratta che sarà priva di linea aerea.

## 1° GENNAIO 1994 NASCE LA FERROVIA DELLA GERMANIA UNIFICATA: ECCO LA NUOVA DB AG

DB e DR dell'ex Germania Est si "sposarono" il 1° gennaio del 1994. Una speciale 143 fu preparata per l'occasione con il simbolo DB su di una testata e quello DR sull'altra e Märklin la propose nel catalogo 1994, non riuscì ad averla e oramai...

Prima *vittima* della riunificazione fu il gruppo di locomotori universali e trifase: i 120. A causa delle enormi spese di adeguamento tra la ricca e opulenta, se vogliamo, ferrovia dell'Ovest e la malridotta dell'Est, la commessa si fermò a 60 unità. Del resto le locomotive si divisero di nuovo in grandi linee in due gruppi: quelle adatte al trasporto di treni passeggeri rapidi e quelle meno veloci, ma più potenti adatte ai grandi convogli merci. Arrivarono così i nuovi 101 e 152, inoltre le nuove DB AG avevano a disposizione ancora ottimi locomotori. Nella [foto n. 12](#) databile intorno al 1998, si può vedere una 110 con *piega dei pantaloni* sul 5° binario che ha ricevuto il via libera, una Ludmilla ancora in livrea originaria, ma già con il nuovo *biscotto* DB in sosta nel 4° binario, una potente 103 con la nuova livrea in rosso (aggiornata) sul 3° binario, un ICE 1 con il nuovo *biscotto* DB AG sul 2° binario e un convoglio di onnipresenti Silberling sul 1°.



**Foto n. 12: una foto della stazione di Vibaden intorno al 1998.**

Nella **foto n. 13** si può vedere una 362 (**art. 37652** del 2003) che manovra delle carrozze Silberling ancora nella prima livrea, sul binario adiacente, il 2°, l'ICE 1, sul 3° un automotore 628-928 con nuova livrea, sul 4° si noti l'SVT 04 delle DR ex DDR, usato dopo la Riunificazione come treno storico.

Nella **foto n. 14** si può vedere una 111 (**art. 37317** del 2005) che spinge carrozze a due piani nella nuova sgargiante livrea rossa (**foto n. 15**) e nelle stesse foto si notano stupende carrozze Rivarossi di un treno turistico.

Nelle **foto n. 16 e n. 17** un convoglio misto una carrozza a due piani (in vecchia livrea) e Silberling rosse.

Nelle **foto n. 18** una 216 col nuovo bavaglino ridotto per le DB AG e una 103 con il nuovo logo applicato (come si ricava da alcune foto del reale) a mo' di pecetta, come accadeva a locomotori prossimi alla demolizione.

Una 218 (**art. 39185**) con il nuovo look della DB AG, traina o spinge delle sgargianti Silberling a Vibaden (**foto dalla n. 19 alla n. 21**).

Nelle **foto n. 22 e n. 23** è in azione l'ICE 1, qua e là nelle foto si vedono anche delle 101, una 216 col nuovo bavaglino ridotto per le DB AG e una 139 in livrea verde, versione speciale con potenziamento della frenatura delle 140.



**Foto n. 13: la 362 in manovra, l'ICE e altri treni automotori.**



**Foto n. 14: una 111 nella nuova livrea, foto della stazione di Vibaden.**



**Foto n. 15: le carrozze a due piani nella nuova livrea.**



**Foto n. 16: un convoglio con carrozze miste.**



**Foto n. 17: un convoglio con carrozze miste spinto da una 216.**



**Foto n. 18: una 216 col nuovo bavaglino ridotto e una 103 arrangiata.**



Foto n. 19: una 218 traina un convoglio con carrozze Silberling.



Foto n. 20: una 218 traina un convoglio con carrozze Silberling.



Foto n. 21: il convoglio Silberling ora è spinto dalla 218.



Foto n. 22: l'ICE 1 in piena corsa, si vede anche l'SVT 04 e una 101 in primo piano.



**Foto n. 23: particolare della carrozza ristorante dell'ICE 1.**

Nelle **foto n. 24 e n. 25** uno strano convoglio misto della ditta Windhoff di Rheine, un treno lungo 91 metri utilizzato per la CargoSprinter per velocizzare il trasporto di container dalle zone portuali.

Nella realtà ambedue le motrici di testa sono motorizzate, nel modello Märklin una sola. Il modello sempre sotto l'**articolo 37090**, è stato aggiornato con nuovi container, quindi può differire alquanto.



Foto n. 24: il particolare convoglio CargoSprinter.



Foto n. 25: una delle motrici del convoglio CargoSprinter.

**(fine XIII parte)**

**Gian Piero Cannata**

