

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

- XI parte -**ARRIVANO I COLORI RUHR DAL 1978****Foto n. 1: la stazione di Vibaden nel 1978.**

Già nel catalogo del 1979, poco dopo l'uscita al vero dei locomotori Br 111 con l'accattivante cromia bicolore Ruhr, colore abbinato alla S-Bahn della stessa zona, uscì il modello 111 136-8 (**art. 3155**).

Il pantografo nel 1° modello (*ovviamente analogico*) era il vecchio **7218**. Nella **foto n. 2**, il mio personale 111, digitalizzato Motorola (e con cabina illuminabile), gli archetti sono stati sostituiti con i più moderni **220433**. Nel 1987, ben 8 anni più tardi, uscì la 2ª 111 Ruhr, la 133-5 (**art. 3355**), versione con pantografi monobraccio, sempre bruttini (i **7247**), ma con le prime miglorie (*il suo codice ha inizio con un 33...*): inversione elettronica di marcia e cambio luci (senza poter escludere però una testata). Nel mio modello (**foto n. 4**) ho tolto le lampadine del lato con il gancio corto e sostituito il vecchio monobraccio 7247 con il nuovo **603391**. Curiosamente questa 111 è l'unico (*almeno credo*) locomotore Märklin ad avere il banco del macchinista illuminato (*per diffusione*)! Nelle **foto n. 2 e 4** i frontali non sono ancora aggiornati.



Foto n. 2: la colorazione Ruhr nella 111 136-8 modello del 1979; il frontale non è stato ancora completato (vedi il capitolo 54°).



Foto n. 3: la 111 136-8 traina carrozze Ruhr a Vibaden nel 1978.



Foto n. 4: la colorazione Ruhr nella 111 133-5 modello del 1987 e osservate il banco strumentazioni del macchinista illuminato.



Foto n. 5: una 111 traina carrozze Ruhr Roco (foto Massimo Carvelli)

ANNI DAL 1984 I COLORI DELLA CITY BAHN

Sempre al fine di recuperare, migliorando, parte della clientela che era stata invogliata ad utilizzare mezzi su gomma, le DB effettuarono nel 1984 un'operazione di *restyling* sulle carrozze Silberling, con delle migliorie esteriori sulla verniciatura sia delle 218 destinate al traino, che sulle carrozze stesse, a cui fu aggiunta anche una carrozza con un comparto "Cafeteria", e una sistemazione interna che portò quelle ex *argentate* al massimo del comfort.

La 218 143-6 fu proposta nel 2009 dalla Märklin come [art. 39182](#) ([foto n. 6](#)).



[Foto n. 6](#): la 218 143-6 in colorazione City-Bahn a Vibaden dal 2009.

Abbinato il bellissimo convoglio in scala leggermente ridotta (1:93,5 e commercializzato nello stesso anno 2009), composto da una carrozza pilota e due vetture, di cui una mista di 1^a e 2^a classe, [art. 43808](#), e dalla Silberling City-Bahn ([art 43818](#)) con comparto "Cafeteria".

Purtroppo, come spesso avviene da molti anni, il bellissimo complesso ([foto n. 7](#)) era in **serie limitata**.



Foto n. 7: la 218 143-6 spinge le carrozze in colorazione City-Bahn.



Foto n. 8: la 218 143-6 sosta a Vibaden con le carrozze City-Bahn.



Foto n. 9: la 218 143-6 tra un ET 420 ed una 150.

IL 1985 IL 150° DELLE FERROVIE TEDESCHE

La parata di Norimberga del 1935 servì al neonato regime nazista per presentare al mondo una Germania risorta dopo la sconfitta bellica del 1918 e all'avanguardia nel campo sia industriale e ferroviario.

I festeggiamenti del 1985, culminati con l'altra parata di Norimberga, dimostrarono che la nuova Germania, risorta dal disastro del '45, seppure ancora divisa in due (Ovest/Est), era ora leader nel panorama ferroviario europeo. La festa fu aperta da una 120 e da un carro Eaos pieno di centinaia di palloncini colorati (la 120 era la più veloce trifase del mondo, [foto n. 13](#)). Molte locomotori ricevettero uno speciale *logo*.

Con gli anni non sono pochi i mezzi di quella festa del 1985 riprodotti dalla Märklin: ad esempio numerose vaporiere e *in primis* la Adler; diesel come Lollo, imponenti VT e il *quintetto* di Köf "PAUSE"; loco elettriche quali la E 60 10, E 69, E 91, ET 491, ET 420 ecc ecc.

Furono anche riportate in auge le carrozze Rheingold, quelle a due piani degli anni Quaranta/Cinquanta e carri deliziosi di tutte le epoche in una passerella senza precedenti e, finalmente, pacifica.

A Vibaden non potrei riproporre una simile fantasmagoria di mezzi e mi accontento di far transitare, *idealmente* diretti a Norimberga, una sessantina di mezzi storici di cui presento una stringata raccolta fotografica dalla [foto n. 10 alla n. 17](#).



Foto n. 10: la Adler (riproduzione del 1935) transita a Vibaden.



Foto n. 11: la E 60 10 è uno dei mezzi storici della parata del 1985.



Foto n. 12: carri storici per il trasporto di birra e botti per il vino.



Foto n. 13: la 120 001-3, record di velocità e *logo* del 1985.



Foto n. 14: due 111 con il *logo* del 1985.



Foto n. 15: la E 69 02 e due 111 dirette a Norimberga nel 1985.



Foto n. 16: le carrozze del Rheingold per la parata.



Foto n. 17: il quintetto usato per annunciare le *pause* a Norimberga.

1986 ARRIVA L'ICE EXPERIMENTAL



Foto n. 18: l'ICE *Experimental* in composizione a 4, pronto per il record di velocità che ottenne nel 1988.

Nonostante gli sforzi costruttivi non fu possibile presentare nel 1985 a Norimberga il nuovo treno super veloce DB, nato per contrastare la supremazia della SNCF, che con i suoi TGV era detentriche del record mondiale sino al:

*direttamente dal **Capitolo 49***:

Vi ricordo che questo primo ICE, appunto *sperimentale*, fu detentore di un record di velocità durato 7 mesi e 14 giorni: esattamente dal primo maggio 1988, quando toccò l'incredibile velocità di 406,9 km/h al 14 dicembre 1988, quando il TGV SNCF si riprese, con 408 km/h il primato, poi i francesi superarono se stessi e non so quante volte. (...)

Per chi non avesse letto il suddetto capitolo ecco 4 immagini del primo ICE a Vibaden (**art. 3371**, del 1986), rammentandovi che i bellissimi pantografi delle mie **foto** non sono quelli originali e grossolani della Märklin del 1987.

Durante la corsa per il record l'ICE era composto da 4 elementi, un 5° (**art. 4171**) serviva per prove tecniche.



Foto n. 19: l'ICE *Experimental* in composizione a 4, sul 1° binario.



Foto n. 20: pantografi sostituiti nel mio ICE *Experimental*.



Foto n. 21: l'ICE *Experimental* in piena corsa a Völs.

1986 L'EPOCA DEL "BAVAGLINO"

Tra il 1983 ed il 1986 si susseguirono numerose prove di livree che dovevano sancire uno stacco deciso dal passato sia per i mezzi di trazione e che per le carrozze. Nel 1988, un po' in ritardo rispetto ad altri produttori di modelli, uscì la confezione **art. 2862** che conteneva oltre alla 111 068-3, forse la prima o tra le prime a ricevere la nuova colorazione rossa antinfortunistica con il riuscito "bavaglino" bianco contrastante, anche 4 carrozze con diverse livree poi adottate per treni locali, regionali e IC. In realtà quella 111 068-3, ed altre con variazioni cromatiche persino sulle stesse macchine, erano state provate nel 1986 e nel dicembre le DB decisero d'applicare il *bavaglino*, gradatamente a tutti i mezzi moderni e rappresentativi quali la nuova serie di 120, alla epoca con ordinativi (poi abortiti) di centinaia di esemplari.

Ecco quindi un singolarissimo convoglio che nel gennaio 1987, per la verità sotto una nevicata che non ho potuto riprodurre, composto da un trattore Köf II e da una 120 fu, misteriosamente camuffato come si fa per i nuovi modelli auto, durante il tragitto verso la stazione, e poi presentato alla stampa tedesca. Le **foto n. 24 e n. 25** sono una mia *libera interpretazione* di quelle comparse su numerose riviste tedesche, tra cui Eisenbahn Journal, numero dell'aprile 1987.

La copertura, nera con strane croci, che erano pezzi di nastro bianco, è molto fedele a quella vera e realmente messa sbilenca come si vede dalle mie [foto n. 24 e n. 25](#). Nella [foto n. 26](#) il “bavaglino” liberato. Nelle [foto n. 27 e n. 28](#) una 151, che traina carri con rottami e una 216 che manovra nel BW un convoglio con rotaie (Roco).



Foto n. 22: la 111 068-3 ricevette la colorazione già alla fine del 1986.



Foto n. 23: la 111 068-3 ricevette il *bavaglino* nel dicembre 1986.



Foto n. 24: la 120 camuffata con una strana copertura.



Foto n. 25: il Köf II, in realtà sotto la neve, traina il nuovo 120.



Foto n. 26: la 120 104-5 con il "bavaglino" libero.



Foto n.27: la 151 021-3 transita sul PXL di Vibaden.



Foto n. 28: la 216 068-7 con il nuovo "bavaglino" nel BW di Vibaden.

(fine XI parte)

Gian Piero Cannata

