

## A VIBADEN REPLICA DEL 150° ANNIVERSARIO DELLE FERROVIE TEDESCHE (IV PARTE)

- Märklin, numerosi mezzi storici -

ROTABILI PRESTIGIOSI MENTRE CONTINUA LA NORMALE ATTIVITÀ



Foto n. 1: l'ETR 403 Märklin, con la livrea originaria nel 1985.

Nel 1985, mentre la manifestazione occupava decine di binari (!) e in pratica quasi bloccava il traffico ordinario, elettrotreni, loco diesel ed elettriche “ordinarie” viaggiavano egualmente, presentando così al pubblico (e ai possibili acquirenti) i mezzi più moderni di allora.

Fiore all'occhiello delle DB d'allora, oltre alle 120 trifase, in servizio dal 1979, il prestigioso e lussuoso ETR 403 nato nel 1974, destinato a uomini d'affari e persino dotato di telefono, segreteria telefonica e, ovviamente di posti esclusivi di prima classe (foto n. 1), rimasto sino al 1990 in questa livrea, poi per tre anni circa fu riverniciato con i colori della Lufthansa (la compagnia aerea tedesca) e sullo sfondo nella foto n. 2 vediamo ancora il “Donald Duck”, mentre mezzi storici attendono di effettuare la loro *passerella*.





**Foto n. 2: sullo sfondo l'ETR 403 Märklin, fila veloce nel 1985.**



**Foto n. 3: tra mezzi storici vediamo un rapido (103) e un ET420.**





Foto n. 4: il prestigioso 103 con pantografi mobili (Märklin art. 39579) traina un rapido e transita sul PXL di Vibaden.



Foto n. 5: l'ETR 403 Märklin, e l'ET 420, con livrea degli elettrotreni di Monaco, a Vibaden nel 1985.

L'elettrica 103 traina un rapido nella [foto n. 4](#), era a quel tempo una delle più veloci e affidabili macchine delle DB.

**L'ET 420 che transita veloce, come una metro di superficie, ha la livrea utilizzata per lo più nella zona di Monaco, bellissimo, ma non certo una novità: era entrato in servizio per le Olimpiadi di Monaco del 1972!**



**Foto n. 6: una 111 Märklin, livrea Ruhr delle linee suburbane, nel 1985.**

**Già nel 1978 erano entrate in servizio numerose moderne locomotive con i nuovi colori della ferrovia suburbana della Ruhr, giudicati più accattivanti e facili da individuare dagli utenti pendolari.**

**Nel 1984 le DB riverniciarono anche delle affidabilissime 218, ma con la livrea detta City Bahn, destinata a migliorare il servizio (!) con carrozze migliorate e dotate persino di un bar.**

**Nella [foto n. 7](#) vediamo, tra una 150 nei colori blu-crema e un ET 420 nei colori più comuni e molto simili a quelli della Ruhr, proprio una 218 City Bahn.**





**Foto n. 7: al centro una 218 (Märklin), con livrea City Bahn del 1984.**



**Foto n. 8: nel 1985 erano ancora di moda le livree blu-crema.**



## DIETRO LE QUINTE

Mi è sembrato interessante scattare qualche immagine, come se fossi stato a Norimberga realmente... così ho visto grandi e potenti V 200 al rifornimento, movimentazioni di loco elettriche e diesel da museo ecc.

Nella **foto n. 9** la 23 001, che impegna il ponte girevole del deposito. Purtroppo la Märklin non ha ancora prodotto la mitica Br 23 105, che fu l'ultima grande locomotiva costruita in Germania, per il servizio regolare presso le DB, nel dicembre 1959 e che partecipò come una star alla manifestazione del 1985. Mi accontento lo stesso!

Seguite le didascalie delle altre **foto**.



**Foto n. 9: nel 1985 fu impegnata anche la 23 105 (qui a 23 001 Märklin).**



Foto n. 10: 1985, lavori d'ammmodernamento e manutenzione di linea.



Foto n. 11: intanto si riforniscono le diesel della parata.





**Foto n. 12: si movimentano mezzi storici sul ponte del deposito.**



**Foto n. 13: si riforniscono le grandi diesel della parata.**





Foto n. 14: si riforniscono ed accudiscono storiche diesel della parata.

## GRANDI ASSENTI

Nel 1985, mancarono alla manifestazione rotabili importantissimi per la storia ferroviaria tedesca, non sto ovviamente parlando della Adler costruita nel 1934/35 (!), ma per esempio della DRG 61 001, *Henschel Wegmann* (foto n. 15 in livrea originaria, foto e loco dell'amico Mauro Cozza) che, pur in forze presso le DB, fu radiata e in parte demolita alla fine degli anni Cinquanta, in parte perché il telaio esiste ancora e "vive" nella stupenda Br 18 201, un tempo in colorazione di base verde (foto n. 16 da Internet) ed oggi in rosso per *interessamento* della Roco.

Tutte le GT 2x 4/4 erano state demolite agli inizi degli anni Cinquanta e la foto n. 17 è ahimè una utopia, mentre, sempre nella stessa foto vediamo, a sinistra (*nella foto*) della grande Mallet fumante, una diesel storica e conservata come prezioso cimelio la V 140 001 e sulla destra (*nella foto*) una star del 1985 la 01 1100 e una Br 52 in grigio pietra, macchine tutt'ora conservate.





Foto n. 15: non fu presente la Henschel Wegmann DRG 61 001.



Foto n. 16: la Br 18 201 ha il telaio della Henschel Wegmann DRG 61.





**Foto n. 17: mancarono le Gt 2 x 4/4, tutte demolite.**

Altre gravi demolizioni riguardarono il VT 10, di cui rimane solo una carrozza del *treno diurno* di proprietà e sede di un Club tedesco; non ci fu scampo neanche per *una* delle originarie *tre* V 188 (foto n. 18, in livrea originaria) e nemmeno la gigantesca V 300, riclassificata dopo il 1968, 230, fu risparmiata come del resto accadde per altri mezzi diesel.

Mancò, ma non fu approntato per tempo (*sbagliano anche i tedeschi*) il *prestigioso* e quasi in via di completamento ICE Experimental.

E qui interviene il fermodellismo che, fregandosene per una volta della precisione cronologica, può creare anche una **foto** come la **n. 22!**

Seguite le didascalie delle varie **foto**.





Foto n. 18: mancarono le V 188, tutte demolite.



Foto n. 19: mancò l'unica 230 001-0, inesorabilmente demolita.





**Foto n. 20: l'unica e gigantesca 230 001-0, inesorabilmente demolita.**



**Foto n. 21: mancò l'ICE Experimental allora in preparazione.**





Foto n. 22: immagine di fantasia, se fosse stato approntato in tempo ecco l'ICE Experimental, a Vibaden per la Parata del 1985!

#### LA BELLISSIMA "TRASPARENTE" 491 001-4

Nel 1985, come ho accennato nella III parte di questo **84° Capitolo**, fu messa in campo la romantica E 491 001-4 secondo la nuova marcatura del 1968. Per sapere tutta la storia di questa macchina vi consiglio di consultare il mio **50° Capitolo** e una buona monografia, o comunque di leggere la presentazione che la Märklin fece nel pre-catalogo del 2010. La sfortunata automotrice ET 91, scampata ai bombardamenti a tappeto degli Alleati del 1944 e 1945 era arrivata alla manifestazione di Norimberga in ottima forma, anche se di lì a poco sarebbe stata oggetto di una Grande Revisione e riverniciata secondo uno schema già utilizzato nel 1949/53.

Sembrava fosse destinata ad un Museo, ma nel 1986 fu rimessa di nuovo in servizio, verniciata in *azzurro scuro*, simile a quello degli anni Cinquanta. A differenza di quella livrea ricevette una striscia continua bianca simile a quella della colorazione sino al 1986, mentre le zone non trasparenti della struttura superiore furono dipinte in bianco. È come ho già detto ferma e semidistrutta dopo l'incidente del 1995.

Tutte le **foto** riguardano la 491 con la colorazione della parata di Norimberga.



Foto n. 23: sullo sfondo la 491 Märklin, con la livrea del 1985.



Foto n. 24: la 491 Märklin, in piena corsa.





**Foto n. 25: la 491 Märklin, stracolma di passeggeri in piena corsa.**



**Foto n. 26: la 491 Märklin, stracolma di passeggeri.**





**Foto n. 27: la 491 Märklin, fra poco protagonista nella parata.**

## **IL “MATRIMONIO”**



**Foto n. 28: la 491 Märklin, pronta per il matrimonio!**

**Una coppia di sposi (di cui non so molto), ma evidentemente molto appassionati di ferrovie o semplicemente per fare un matrimonio sui**



generis, decisero realmente di coronare il loro sogno d'amore durante la parata di Norimberga e dentro la "Trasparente". Spero che il loro matrimonio sia stato felice e duri ancora... si sa di questi tempi.



Foto n. 29: la 491 Märklin, con la coppia di sposi.



Foto n. 30: foto ricordo per gli sposi nel 1985.

Dimenticavo: anche il carrellino giallo tipo bicicletta/draisina fece parte della manifestazione.





Foto n. 31: foto ricordo per gli sposi nel 1985.



Foto n. 32: foto ricordo per gli sposi nel 1985.

(IV parte e fine)

**Questo 84° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 78 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**

