

SSB Stoccarda: Stadtbahn, Cremagliera e Funicolare

di Luca Kaiblinger – Luglio 2018

Dopo il *focus* sui mezzi più o meno storici di Stoccarda, passiamo ora a descrivere quello che è il servizio di trasporto cittadino di oggi, e partiamo proprio da quello che è l'asse portante dello stesso, ovvero la **Stadtbahn**...

I primi progetti di un sistema di metropolitana a Stoccarda risalgono agli anni sessanta con l'interamento dei punti più centrali della rete tramviaria e sin da subito le stazioni sotterranee furono costruite per poter permettere l'uso di mezzi più grandi e capienti visto che già allora era stato previsto di ammodernare la rete...

Infatti negli anni settanta gli enti locali stabilirono di sostituire la rete dei vecchi tram con un moderno sistema di Stadtbahn.

Quindi negli anni a seguire i binari furono allargati dallo scartamento metrico a quello ordinario (1435 mm), vennero costruite banchine più alte e quasi tutti gli anelli di inversione furono smantellati man mano che le tramvie ordinarie venivano sostituite dalle Stadtbahn...

In questo periodo per permettere la circolazione di entrambe le tipologie di mezzi vennero mantenuti molti tratti a doppio scartamento ed alcune fermate sotterranee dotate di banchine a doppia altezza...

I nuovi convogli, tutti composti da 2 singole motrici monocabina ed accoppiate in modo permanente, sono denominati DT 8.(n) dove la "n" sta ad indicare la successione numerica delle varie generazioni di treni.

Così tra il 1981 ed il 1982 vennero consegnati dalla MAN i primi 3 prototipi di questo tipo, i primi due con equipaggiamento elettrico AEG e Siemens, il terzo BBC.

Furono denominati DT 8.1 (3001-3002), DT 8.2 (3003-3004) e DT 8.3 (3005-3006); dei 3 prototipi solo il DT 8.2 è stato demolito mentre gli altri 2 si trovano conservati presso il museo di Bad Cannstatt (io ne ho visto uno passando con la motrice 222 ma purtroppo era impossibile da fotografare). I convogli di serie furono consegnati a partire dal 1985 con il gruppo DT 8.4 fino ad arrivare al DT 8.9 consegnati nel 1996, tutti costruiti da Duewag con equipaggiamenti elettrici BBC/AEG/Siemens ed SGP.

In totale sono stati costruiti 114 convogli che sono considerati di prima generazione...

Il gruppo di seconda generazione è costituito dal DT 8.10 (serie 3301-3346, 23 convogli realizzati dalla Siemens tra il 1999 e 2000) e DT 8.11 (serie 3347-3400 per un totale di 27 convogli realizzati da Bombardier tra il 2003 ed il 2005).

Gli ultimi convogli consegnati, quelli di terza generazione, costituiscono i gruppi DT 8.12 (serie 3501-3540, 20 convogli dotati di intercomunicante costruiti da Stadler nel biennio 2012-2014) e DT 8.14 (20 ulteriori convogli identici ai precedenti serie 3541-3580 e consegnati tra il 2017 e 2018). Curiosamente manca la serie DT 8.13... scaramanzia...?

E' tuttora in corso di consegna un ulteriore lotto di convogli (DT 8.15, serie 3581-3620) uguali agli ultimi 2 lotti...

Negli anni alcuni convogli della prima generazione sono stati modificati con l'eliminazione delle scalette e modifiche migliorative agli impianti: questi modelli sono denominati DT-8S ed hanno ricevuto la cifra n° 4 al posto della n° 3, quindi la motrice 4195 è la ex 3195...

Nelle foto a seguire, le varie tipologie di Stadtbahn incontrate in vari punti della città...





Oltre alle linee "ordinarie", a Stoccarda vi sono pure due linee "speciali" che costituiscono anche un'attrattiva turistica, oltre che di trasporto: si tratta della **Zahnradbahn** (cremagliera) e **Standseilbahn** (funicolare).

La Zahnradbahn, identificata come linea n° 10, aperta al servizio nel 1884, da allora collega la centrale Marienplatz con il quartiere di Degerloch superando un dislivello di circa 210 mt; la linea è lunga 2,2 km a scartamento metrico e sul suo percorso vi sono 8 fermate.

Vi fanno servizio 3 motrici monocassa tipo SSB ZT4 degli anni '80 numerate da 1001 a 1003; normalmente la 1001 è tenuta come vettura di scorta.

Alle motrici è collegato un carrellino utilizzato soprattutto per trasportare biciclette; altra particolarità è che si tratta di una delle poche tramvie a cremagliera in servizio in Germania...

La Standseilbahn invece è una funicolare che collega Sudheimer Platz (fermata U1, U9 e capolinea della U34) con il cimitero di Waldfriedhof, situato nei boschi di Degerloch.

La linea è stata aperta nel 1929, ha una lunghezza di 536 mt superando un dislivello di 87 mt con pendenza massima del 28,2% e le 2 carrozze impiegano 4 minuti a percorrere il percorso. Questo impianto è anche famoso perché la "Brawa" ne ha realizzato il modello in scala 1:87.

Nelle foto a seguire i mezzi dei 2 impianti, nonché il deposito della linea a cremagliera.





