

Ambientazioni storiche

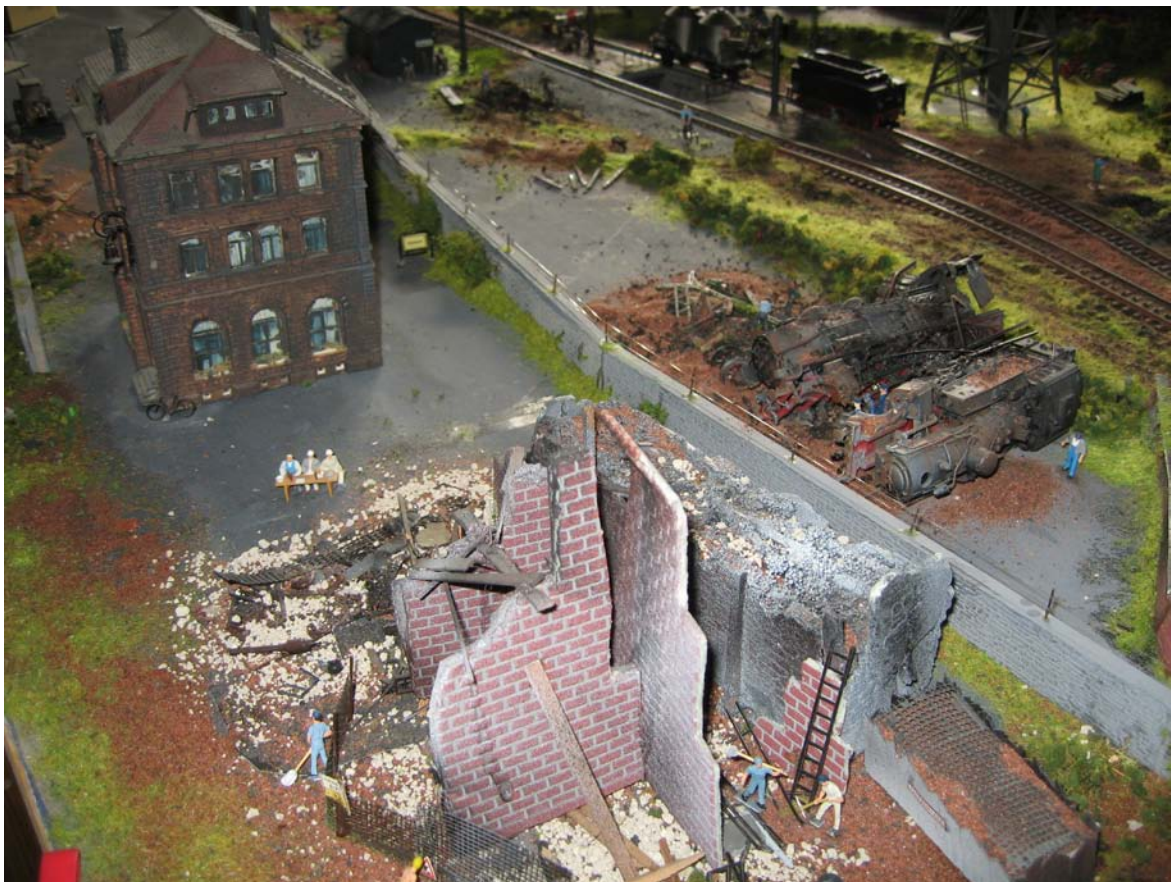
(dal 1949 al 2005 a Vibaden)

Ecco una carrellata fotografica di ambientazioni, anche se, per esigenze di spazio, non posso presentare tutte le varianti possibili. Ricordo che a Vibaden un anno equivale ad una settimana. Aggiungo solo che, con questo metodo tutti i rotabili sono rimessi in funzione a turno.

Comprenderete che locomotive da manovra, a cui posso per esempio mutare carrozzeria, sono in servizio praticamente per gran parte dell'anno (una V 60 dal 1960 al 2005!), mentre loco legate a brevi momenti storici come la E 70 o l'automotore Wismar, nella III epoca, i locomotori stile Lufthansa o, ancor più l'Eurosprinter del solo 1993, e locomotori pubblicitari, dal 2000 in poi, avranno una vita effimera.

La vaporiera storica 043 908, ultima, nel 1977, ad essere ritirata dal servizio regolare nella IV epoca, avrà a Vibaden ben 9 anni (9 settimane) di attività dopo il 1968. La 288 (ex V 188), rossa, potrà operare per sole 4 settimane dal 1968 al 1972; una 221 in colore rosso 20 settimane!

1949-1955



Zona periferica della città di Vibaden (con edifici distrutti) e del Bahnbetriebswerk, notare le locomotive a vapore *vittime* della Seconda Guerra Mondiale (foto n. 1 di Marco Palazzo)

Nelle **foto** dalla **n. 1** alla **n. 4** si percepisce il momento drammatico rappresentato. Dopo pochi anni (foto ambientate tra il 1949 ed il 1954 circa) dalla fine dell'immane conflitto, la Germania "libera" presenta più che evidenti molte ferite. Ho scelto di rappresentare un Land ed una cittadina abbastanza fortunati, che non abbiano subito bombardamenti a tappeto. Chi ha visto il bel film "Vincitori e vinti", con l'indimenticato attore Spencer Tracy, ambientato in una Norimberga praticamente distrutta, sa di cosa parlo.



Città di Vibaden, edifici, ancora nel 1954, lesionati o distrutti (foto n. 2)

Nella **foto n. 3** la zona del passaggio a livello con auto d'epoca e mentre transita la "Genziana blu", con pittogrammi tipici di quegli anni. La composizione è della Rivarossi, in origine composta da 5 carrozze, ridotte a 4, a causa della rottura di un timone d'allontanamento in plastica (ABS?) per il fenomeno ampiamente descritto a pag. 43, nel Capitolo 6° nella seconda parte di questa serie di CD.

Nella **foto n. 4** una panoramica del piazzale della stazione, con carri e carrozze adeguate ai primi anni Cinquanta, compare, dopo il 1955, il famoso "biscotto" sulle carrozze. Il traffico di autoveicoli è scarsissimo, si noti un vecchio pullman, rosso e nero sulla destra e dei camion da carico, concepiti negli anni Trenta, nello scalo interno della stazione.



Passaggio a livello con auto d'epoca e carrozze "Genziana blu" (foto n. 3)



Stazione di Vibaden con treni anni Cinquanta e traffico stradale scarso (foto n. 4)

Anche le **foto n. 5** e **6** possono essere ambientate agli inizi degli anni Cinquanta, sia l'automotore SVT 04 (FT 231), che la coppia di carri per il rifornimento del deposito di Bebra, appartengono a quegli anni.



L' SVT 04, variante cromatica agli inizi degli anni Cinquanta (Foto n. 5)



I carri per il rifornimento di loco a nafta (Foto n. 6)

1955-1960



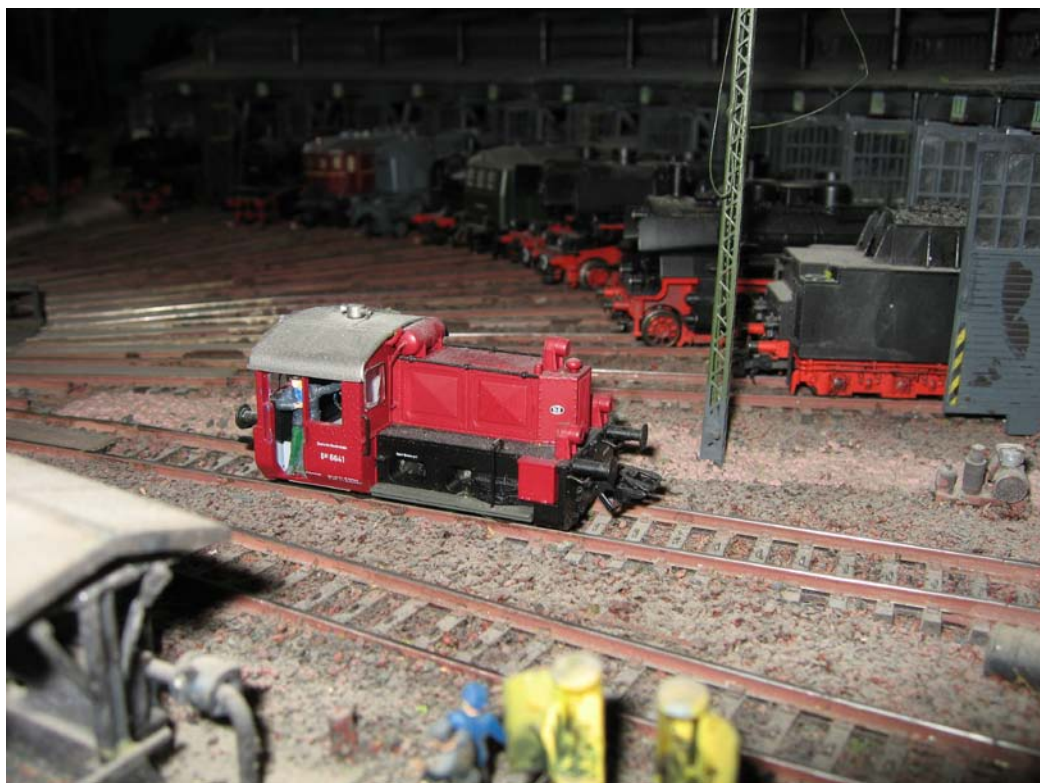
Il Bw di Vibaden all'inizio degli Anni Sessanta (foto n. 7 di Marco Palazzo)

Nelle **foto n. 7** compare una V 60 diesel (messe in servizio nel 1960), la presenza di una Br 85 indica che questa immagine può essere datata non più tardi del 1962, nello secolo scorso.

Questo periodo storico delle neonate Ferrovie Federali Tedesche (DB), vede la presenza massiccia nel parco macchine di locomotive a vapore. Ho letto su un numero speciale del 1974 di Eisenbahn Kurier, dedicato ai 25 anni delle DB, che, subito dopo la loro nascita, nel 1949, la presenza di loco a vapore era massiccia, i numeri parlavano chiaro: le vaporeiere toccavano l'89% del parco circolante! Andarono scemando per ritiri e sostituzioni dovuti all'acquisizione di nuove loco diesel e nuove locomotori grazie all'elettrificazione delle linee, sino ad essere in minoranza già negli anni Sessanta. Dopo la guerra le locomotive diesel erano però ridotte al minimo, disponibili solo le V 36, le V 188 (sperimentali e solo due), le V 140 (**loro foto** le vedrete nelle pagine dedicate al Museo di Vibaden), qualche strano prototipo quali la V 32, incrocio fra una diesel ed una locomotiva a vapore, o i rari Wismar bus (**foto n. 8**), più numerosi i Köf da manovra (**foto n. 9**).



Un autobus su rotaie Wismar nei primi anni Cinquanta (foto n. 8)



Nel Bw di Vibaden un Köf negli anni Cinquanta (foto n. 9 di Marco Palazzo)

Bisognerà attendere la metà degli anni Cinquanta per vedere operative le V 80, le V 65, le V 200 e i “Salvatori delle linee secondarie”: gli Schienenbus (foto n. 10).



Arrivano gli Schienenbus a metà degli anni Cinquanta (foto n. 10 di Marco Palazzo)

Le loco elettriche, in alcuni Gruppi poco numerose, erano le E 94 (foto n. 11), le E 91, le E 75, le effimere E 70 ed E 71, le pochissime E 69, relegate nelle linee secondarie, le E 52, le E 44, le E 32, le E 17.



Una E 94 a metà degli anni Cinquanta (foto n. 11 di Marco Palazzo)

Le veloci E 18/E 19 (foto n. 12), le E 16, le E 04; rari locomotori da manovra E 60, E 63 ed altri, a volte solo *prototipi* (foto n. 13).



La E 19 fiore all'occhiello delle DB, adatta per treni rapidi (foto n. 12 di Marco Palazzo)



Elettriche E 75 ed E 60 e una nuova V 80 diesel, nei primi Anni Sessanta (foto n. 13)

La costruzione delle loco a vapore rallenta e cessa del tutto nel dicembre del 1959, con l'ultima consegna, la famosa Br 23 105. La Br 10, sul ponte girevole della piattaforma è anch'essa fra le ultime vaporiere realizzate alla fine degli Anni Cinquanta (**foto n. 14**). Il mini Gruppo 10 fu acquisito in soli due prototipi e non fu più incrementato ulteriormente. Il *tempo del vapore* era oramai del tutto finito!



La Br 10 001 alla fine degli Anni Cinquanta (foto n. 14)

A metà del Cinquanta divengono operative le potenti diesel V 200, costruite in due serie che rimarranno attive per quasi 35 anni presso le DB, il loro ritiro, avvenne tra il 1984 (Br 220) ed il 1988 (Br 221), poi molte 221 furono acquistate, come loco da cantiere per lo più, ma non mancarono quelle per treni Passeggeri e merci (FVP italiana) da vari Paesi Europei: la Svizzera, la Grecia e l'Italia per esempio. Nelle **foto n. 15** e **16** due V 200, di diversa serie, in azione nella stazione di Vibaden e nel Bahnbetriebswerk sulla fossa di visita più interna. Tutti i modelli sono Märklin fx, dotati di tromba e rumori del potente motore, posseggo anche un V 200 Roco, digitalizzato, ma privo di suoni. Dopo il 2006 accanto alla V 200.1 (art. 39821 fx Motorola), si sono affiancati dei modelli mfx di V 200.0 nel classico rosso DB e una 220 in livrea beige-turchese.



V 200.0 e V 200.1 a Vibaden (foto n. 15 di Marco Palazzo)



Una V 200.0 alla fine degli Anni Sessanta (foto n. 16)

Dal 1957 prendono servizio i bellissimi TEE automotori diesel che collegano le città europee, in un rinnovato spirito di pace e d'interesse... *commerciale* (nelle **foto n. 17** e **18** il VT 11.5 DB e lo svizzero Ram).



Il TEE V 11.5 alla fine degli Anni Sessanta (foto n. 17)



Ram TEE olandese svizzero a Vibaden (foto n. 18)

Dopo il 1962 il Wirtschaftswunder

La Br E 10, sul ponte di metallo che attraversa la valle di Vibaden, è l'emblema della voglia di rinascita delle DB durante il periodo d'oro, il *Wirtschaftswunder* (miracolo economico), **foto:** dalla n. 19 alla 20.



Il Rheingold sul ponte ad arcate a metà degli Anni Sessanta (foto n. 19)



Il Rheingold arriva a Vibaden a metà degli Anni Sessanta (foto n. 20)

Vengono in questi anni prodotte le V 100 (foto n. 21) e sviluppate le E 41 e le E 10.3 (foto n. 22) che saranno utili per la realizzazione dei prototipi delle E 03 (foto n. 23).



La diesel V 100 a metà negli Anni Sessanta (foto n. 21)



La E 10.3 simbolo del trasporto rapido (foto n. 22)



La E 0.3 004, prototipo del 1965 (foto n. 23)

Dopo la rivoluzione computerizzata del 1968



Una vaporiera rimarcata 041 dopo il 1968 (foto n. 24)

Foto varie della rivoluzione computerizzata dopo l'aprile 1968, dalla n. 24 alla n. 30, esempi una 041 a vapore, una 221 diesel una 140 ecc.



La V 220 rimarcata 221 e l'elettrica 140 dopo il 1968 (foto n. 25)



Una V 100.10 ri classificata 211 dopo il 1968 (foto n. 26)



Una 218, solo progettata come V 164, ma classificata dopo il 1968 (foto n. 27)



Le potenti 44, sopravvissute dopo il 1968, furono riclassificate 044 (foto n. 28)

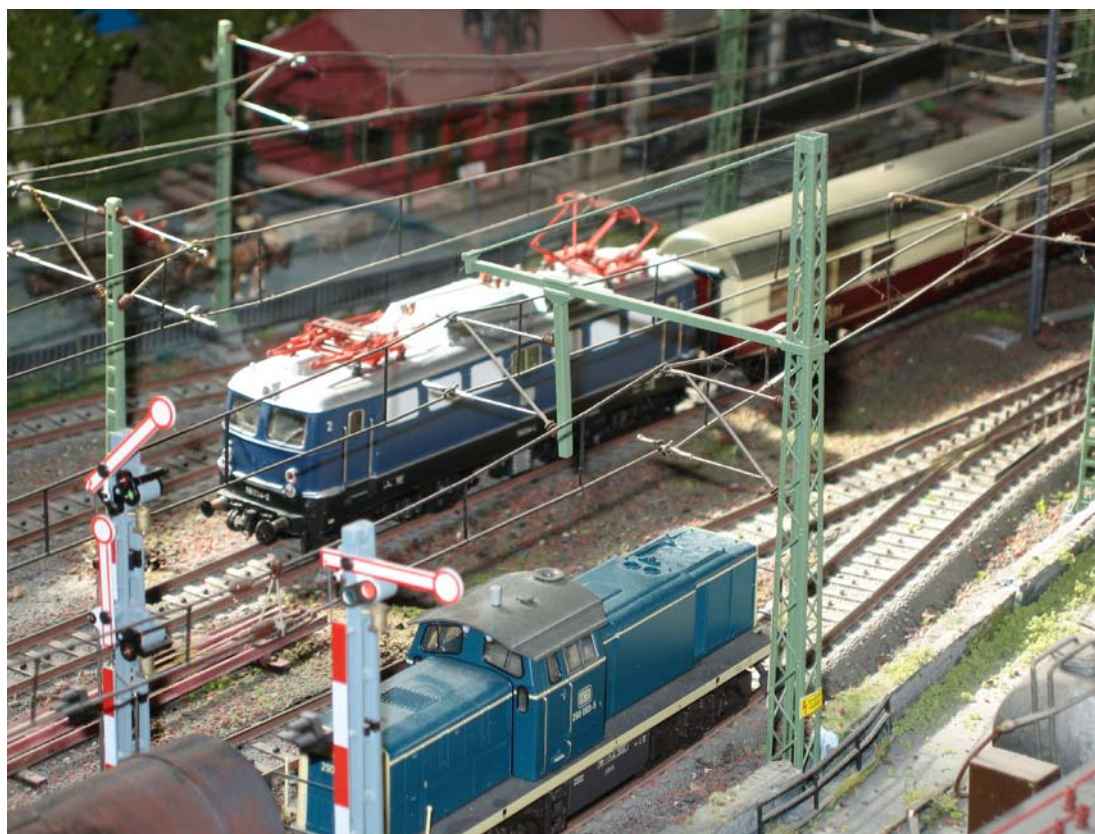


Il gruppo di Köf II dopo il 1968 fu riclassificato 323 (foto n. 29)



L'elettrica 103, di serie con doppie griglie laterali, dopo il 1970 circa (foto n. 30)

Dopo il 1972 sino al 1985 circa



Movimenti nella stazione di Vبادen a metà degli Anni Settanta (foto n. 31 di M. Palazzo)

Agli inizi degli Anni Settanta le locomotive e le carrozze, in Germania Ovest, subirono un rinnovamento cromatico, iniziato con le *carrozze Pop* ricolorate per l'occasione durante le drammatiche Olimpiadi di Monaco nel 1972, seguito da una serie di tentativi di dare più vivacità ad un parco rotabili dai colori dimessi. Pensiamo che in Italia all'epoca, eliminato il dimesso Castano Isabella, imperava un tetro grigio ardesia e che anche in Germania e in altri Paesi d'Oltralpe come la Svizzera, era il deprimente verde oliva od il blu a regnare incontrastato, mentre in Austria, Francia e Olanda i colori andavano vivacizzandosi. Il mercato esigeva, sull'onda di una euforica crescita economica incontrollabile, smorzata nel 1976 con la prima grave crisi del petrolio, che il prodotto-treno fosse ben *incartato*, come se una caramella al rabarbaro fosse meno amarognola se ben presentata.

Sia come sia, almeno in Germania Ovest furono fatti sforzi notevoli per render il treno competitivo per efficienza e, perché no, bellezza!

Loco Diesel ed elettriche, vecchie e nuove, furono, negli anni dopo il 1974, presentate con livree più vivaci, anche se a volte gli esperimenti cromatici furono negativi come nelle diesel V 220 e 221 (esempi con le **foto dalla **n. 31** alla **n. 38**).**



Imponenti lavori in corso sulla linea a metà degli Anni Settanta (foto n. 32 di Mauro Cozza)



Br 150, 5° binario- Br 221, 4°- Br 110, 3° - Br 216, 2°: a Vibaden (foto n. 33 di M. Palazzo)



Una 216 Diesel, con una nuova livrea a metà degli Anni Settanta (foto n. 34)



Nel 1978 arrivarono i colori per la linea della Ruhr (foto n. 35)



Nel 1979 arrivarono nuovi colori per i locomotori universali Br 120 (foto n. 36)



La stazione di Vibaden negli Anni Settanta sul 1° binario una 261, sul 2° una 111 (foto n. 37)



Una 221 in linea a metà degli Anni Ottanta (foto n. 38 di Marco Palazzo)

Dopo il 1986 sino al 1989 circa



L'ICE Experimental del record nel 1986 (foto n. 39 di Mauro Cozza)

Nel 1986 le DB, dopo i grandi festeggiamenti per il 150° anniversario delle loro ferrovie (1985), realizzarono l'ICE *Experimental* (foto n. 39) e con esso tentarono di contrastare lo strapotere francese che, con il formidabile progetto dei TGV deteneva, oltre al record mondiale di velocità per locomotori sin dal 1955 (331 km/h con il BB 9004), anche quello per elettrotreni commerciali con 381 km/h, conquistato nel 1981. Il primo ICE, lo *sperimentale*, composto in pratica da due motrici e tre carrozze laboratorio, dopo una serie di tentativi, su linee ad alta velocità, fu detentore del record di velocità durato appena sette mesi e 13 giorni: esattamente dal primo maggio 1988, quando toccò l'incredibile velocità di 406,9 km/h, al 14 dicembre 1988, quando il TGV SNCF riprese il primato con 408 km/h. Le ferrovie tedesche non tentarono altri exploit, anche perché il TGV continuò le *performance* toccando i 515,3 km/h nel maggio del 1990. Credo che il record sia stato portato ancora più vicino ai 600 km/h, ma i miei dati non vanno oltre il 2005 e poi... a chi interessa?



Incrocio in linea a Vibaden nel 1986 (foto n. 40 di Mauro Cozza)

Verso la fine degli anni Ottanta le DB tentarono una nuova operazione di maquillage, vivacizzarono così le livree, ancora in parte verdi o blu o beige-turchese, adottando nel 1987 un rosso fiammante ed una vistosa

fascia antinfortunistica bianca sul muso di locomotive diesel ed elettriche. Questa fascia fu ribattezzata “bavaglino” da quei *buontemponi* dei ferrovieri tedeschi. La bella **foto n. 40**, di Mauro Cozza, scattata sul mio impianto, quasi certamente presenta un anacronismo: la Br 111 è della fine del 1986, quando furono riverniciati, sperimentalmente, anche altri locomotori dello stesso Gruppo e le carrozze con varie cromie abbinate, mentre la 194 dovrebbe già essere stata ritirata nel 1984/85, anche se quella particolare 194 158-2 ebbe, ed ha, un posto particolare nelle macchine da museo tedesche, salvata come fu dalla fiamma ossidrica per l'interessamento d'una volenterosa macchinista, che, con la collaborazione di un gruppo industriale, e dopo molti fine-settimana conditi con *olio di gomito*, la fece rimettere in servizio nel 2001 come loco storica, attiva, delle DB, con il *logo* originale. Nelle **foto** dalla **n. 41** alla **n. 45** alcuni esempi del “bavaglino” e di nuovi colori per le carrozze. Questa colorazione è in pratica rimasta anche dopo il 1993, ed è presente tuttora, salvo variazioni pubblicitarie.



Il “bavaglino in una 216 nel 1988 (foto n. 41)



Il "bavaglino in una 151 nel 1988 (foto n. 42)



Il "bavaglino in una 120 nel 1988 (foto n. 43)



Il “bavaglino in una 361 dopo 1989 (foto n. 44)



Nuovi colori per una 111 e per le carrozze Inter-City nel 1990 (foto n. 45)

Dopo il 1990 sino al 1993 circa

Con le **foto n. 46, 47, e 48** siamo oramai giunti al 1990: il servizio DB Lufthansa Airport Express, esordì il 27 maggio di quell'anno, ma fu soppresso, *per mancanza di utenti paganti*, nella primavera del 1993.

Nella **foto n. 46** viene trainato da una Br 111 Märklin (art. 37316 del 2005) in livrea classica beige-turchese, come è accaduto agli inizi del 1990, quando non erano ancora disponibili locomotori con i vivaci colori della Compagnia aerea. Nella successiva **foto n. 47**, il convoglio è trainato da una Br 111 Roco, nella **n. 48** da una 103 Märklin, ambedue nella livrea speciale Lufthansa.

Fu riverniciato così anche il "Paperino", ovvero un elettrotreno serie ET 403/404, che fu proposto dalla Lima. Anche la Fleischmann mise in commercio una Br 111 con quella livrea. Queste macchine, abbinate sempre a tre carrozze, sono abbastanza ricercate dai collezionisti.

Märklin e Fleischmann realizzarono delle carrozze "corte", cioè nella scala 1:100 (per la lunghezza), mentre la Roco presentò il convoglio con 3 carrozze in scala perfetta 1:87 (più lungo di circa 10 cm!). La composizione usuale era appunto con solo tre vagoni, ma durante le prove, nel 1990, a volte vi furono strane eccezioni, come l'elettrotreno ET 403/404 che viaggiò addirittura "monco" in uno o due pezzi.



Br 111 beige turchese, le prime a trainare il Lufthansa Airport Express (foto n. 46)



Una 111 Roco nei colori Lufthansa Airport Express (foto n. 47)



Una 103 Märklin nei colori Lufthansa Airport Express (foto n. 48)

Nella **foto n. 49** la locomotiva *Eurosprinter* : il bel modello è della Lima, analogico in alternata (del 1994/95) a cui ho sostituito i fragilissimi pantografi originali con quelli, solo simili, Märklin. Questo locomotore viaggia, sul plastico di Vibaden, grazie alla corrente della linea aerea. È uno dei miei pochissimi modelli H0, acquistato in corrente alternata e non della Casa di Göppingen, a cui non abbia dovuto sostituire l'invertitore elettronico di marcia: in altre *Marche* questi si *bruciavano* appena dopo qualche ora di utilizzo. Un plauso alla Lima.

L'Eurosprinter fu nel 1993 provvisoriamente in prova presso le DB come 127 001. Questa locomotiva è (o fu?) detentrica del record mondiale di velocità, per locomotori in corrente trifase (Drehstromloks), ottenuto il 6 agosto 1993 quando toccò i 310 km/h.

Mentre quello per *locomotori tradizionali* resta, salvo improbabili ritocchi, appannaggio delle Ferrovie Francesi che già nel 1955 (!), con la storica BB 9004, raggiunsero i 331 km/h.

L'Eurosprinter fu usata per prove tecniche proprio nel 1993, per poi divenire prototipo d'altre serie, come la gemella che fece servizio presso le ferrovie spagnole AVE come 252 013.3, o altri locomotori come la 12 X e la serie 128 DB AG (mai poi acquisita).



La 127 001 Eurosprinter della Lima nel 1993 (foto n. 49)

Dopo il 1994 sino al 2002 circa

Con la nascita delle DB AG (1° gennaio 1994), il bel sogno del Popolo Tedesco di riunirsi, dopo 45 anni di separazione, si era già infranto sulla scoglio della dura realtà dell'immane costo che stava comportando quella *operazione*. Riportare Berlino, vera capitale morale per i Tedeschi, al livello della modernità delle infrastrutture di altre città germaniche era una grande impresa, oggi si può dire realizzata, ma con costi che hanno pesato non poco sullo sviluppo della Nazione.

Spetta ad altri il compito di giudicare l'operato a dir poco maldestro della ex Unione Sovietica nei confronti dei suoi vassalli europei. Di certo il suo giogo è poco rimpianto dai ferrovieri della Germania Est.

Dopo l'apertura delle frontiere abbiamo visto, dalle foto, scenari bloccati dal tempo e dall'incuria: linee obsolete, strutture fatiscenti, armamento molto trascurato. Il film "Il nemico alle porte", ambientato nella Stalingrado del 1943, durante la terribile battaglia che segnò le sorti della insensata Campagna di Russia di Hitler, è stato girato in scali abbandonati nella ex DDR e come fermodellista ho ben riconosciuto i semafori ad ala tedeschi (non certo russi!) e rottami di pompe e di carrelli di loco teutoniche, sparsi qua e là tra le macerie della tormentata città "sovietica" e, attenzione, a causa del diverso scartamento, è impossibile che una Br 52, una Krieglokomotiv, sia arrivata a Stalingrado!

Sia come sia, a noi cultori di ferrovia tedesca basta sapere che, dopo la riunificazione, in breve tempo, a volte con semplici targhe posticce, tutte le locomotive tedesche persero le vecchie identità e furono marcate secondo la nomenclatura del Partner più forte (dal punto di vista economico): la ex DB. Di questo ho già ampiamente riferito, qua e là, nel mio libro "Serena discussione..." e negli aggiornamenti vari. Di seguito varie foto di Vibaden ambientata dopo il 1994 con le **foto** dalla **n. 50** alla **n. 56**.

Come potete vedere nella **foto n. 50**, che coglie a Vibaden una rara 139, versione della 140 al vero potenziata per linee acclivi, spesso furono applicate delle semplici targhe che coprivano il vecchio "biscotto", che accompagnava, *dal 1955*, la rinascita, e il rinnovamento dei rotabili, delle ferrovie della Germania Ovest. La stessa cosa per una vera 110, ripresa in una stazione in restauro nella foto **n. 51**.

Nella **foto n. 52**, scattata nella finzione modellistica quasi dieci anni dopo, una 140 Cargo, la società delle DB AG specifica per la movimentazione delle merci.



Una semplice targa nella 139 DB AG nel 1994 (foto n. 50)



Una semplice targa anche nella vera 110 DB AG dopo il 1994 (foto n. 51)



Completamente riverniciata la 140 DB AG CARGO nel 2003 (foto n. 52)



Vista sulla stazione di Vibaden nel 2003/2004 (foto n. 53)



Da sinistra una 152, una 182 ed una 101 DB AG (foto n. 54)



Versione CARGO della 152 a Vibaden nel 2003/2004 (foto n. 55)

Nelle **foto n. 56** e **57** ecco **PICE 1** a Vibaden nella versione DB AG. Esiste, come modello Märklin, anche l'elettrotreno DB ante Riunificazione con un motore digitale a 5 poli. L'elettrotreno delle foto è il

39711 del 2003, Motorola) il primo ad essere dotato di motore C-Sinus e funzioni sonore: tromba e cicalino di avviso della chiusura delle porte, per i passeggeri, nella realtà.



L'ICE 1 a Vibaden nel 2000 (foto n. 56)



L'ICE 1 a Vibaden nel 2000 (foto n. 57)

L'**ICE 2**, Br 402, è simile, ma essendo al vero destinato a servizi più ravvicinati, ha un solo pantografo ed un muso leggermente diverso.

Nel 2007 è stata consegnata un'altra sua versione, digitale Hobby (art. 36711) con effetti sonori: un annuncio e tromba di segnalazione. Gli ICE 1 e 2 sono in scala ridotta in lunghezza.

Per la Trix è prevista nel 2008 una versione dell' ICE 1 DB (ante 1994) in scala H0 perfetta, con composizioni realistiche, con 10 o 13 carrozze intermedie, a seconda delle linee percorse, ma certamente destinate solo a plastici enormi, giacché i convogli possono superare i 4,5 metri!

L'**ICE 3**, reale, è nato invece dopo la riunificazione intorno alla fine del 1999. Ne esistono principalmente due versioni: una destinata al traffico interno, classificato Br 403, mono-tensione, che vedete nelle **foto n. 58** e **59** ed uno al traffico internazionale, sigla Br 406 (senza foto), tutte sono in scala e riprodotte dalla Märklin.



L'ICE 3 a Vibaden nel 2002 (foto n. 58)

Dal 2008 la Casa di Göppingen produce anche il suo primo **ICE 3 MF** (Mehrsystem Frankreich) plurisistema, Br 406, per la rete DB AG e SNCF; il modello, si distingue per avere un pantografo su ogni carrozza, tranne che sulle due pilota ed è mfx. Tuttavia c'è da dire che non sono particolarmente aumentate le prestazioni "vocali", almeno secondo quanto riporta il catalogo delle novità.

Nella **foto n. 58** si noti che i lampioni, grazie al nuovo sistema con zoccolo innestabile, possono essere variati, allontanando quelli troppo vecchi, persino sulla banchina dove sta transitando l'ICE 3!

Mentre nella **foto n. 59** si individuano oltre ad una 212 con i vecchi colori beige-turchese, ma, se ingrandite l'immagine, si vede la targa posticcia con il nuovo biscotto semplificato post 1994, una 361 ed una 103, tutte con nuove livree. Per il glorioso, rosso locomotore Br 103, è in pratica arrivato il momento dell'accantonamento.

Il Gruppo (Br) 103 cessa il servizio nel 2002 e non sempre le livree arrivarono in buono stato, come quella della 103 rossa, che oltre che in questa **foto n. 59**, avete visto nella **foto n. 1** del 8° Capitolo, II parte di questa serie di CD per il 2008.



L'ICE 3 viaggia a Vibaden nel 2002 (foto n. 59)

Nella dura realtà a queste potentissime macchine vennero a volte assegnati compiti miserabili come il traino di carri merci (visto su foto vere) e furono, a fine secolo, trascurate a tal punto che non poche erano ridotte ad ammassi rugginosi, scrostati *monumenti tecnici* con un piede (pardon una ruota) già nella fossa e destinate all'oblio.

Proprio nella **foto n. 60** si vede oltre all'ICE 3 sul 2° binario, un treno speciale (Sonderfahrt) sul 3°, con vecchie carrozze ricostruite, e sul 5° Gleis un *NachtZug* (così è scritto sulle fiancate delle carrozze), cioè un treno *notturno*, formato da quelle strane carrozze-albergo bicolori, di tipo costruttivo "Talgo", trainate da una 103 mal messa (molto invecchiata dal sottoscritto), fedele riproduzione di una vera foto del 1995.



Una foto al tramonto a Vibaden sta per partire anche un NachtZug nel 2000 (foto n. 60)

Molti carri hanno ancora colorazioni antichate, come realmente accade nella realtà. Altri invece, che transitano in una Vibaden degli anni 2000 in poi, hanno le nuove colorazioni societarie come la Cargo e la Railion; i vecchi Eanos, che vedrete nella **foto n. 61** fermi sul terzo di Vibaden, hanno delle piccole targhe chiare DB AG, sebbene invisibili nella foto.

Dopo il 2002 sino al 2005 circa

Ha origini già nello scorso secolo la *trovata* di pubblicizzare, tramite le locomotive, questo o quel prodotto, verniciando a tempo determinato (di solito un anno) le fiancate delle macchine più prestigiose: la Re 460

e la similare serie 465 SBB CFF sono state *testimonial* di formaggi, banche, assicurazioni, orologi (svizzeri!) e... della Märklin! La Casa di Göppingen, e per ben 5 volte, ha fatto dipingere le fiancate di Re 460 con complesse livree artistiche che sono poi divenute oggetti di pura collezione (la prima fu la famosa Re 460 con “*Macchinista e Fuochista*”).

Non dimentichiamoci che locomotive a vapore gigantesche e fiammanti hanno portato, in anni bui della Storia tedesca, i simboli nefasti del Nazismo, sto parlando dei Gruppi 05 e 06, ma anche sui semplici tender v'erano stampate gigantesche svastiche o incise frasi apologetiche, specialmente dopo il 1939.

Torniamo più serenamente alle battaglie modellistiche, ad esempio tra la nostra Märklin e la Roco austriaca.

La Casa di Salisburgo, di rimando, ha fatto lo stesso e con il medesimo gruppo svizzero (Re 460) e, in una battaglia senza esclusione di colpi (mediatici), si è arrivati al punto di rimettere in funzione a suon di centinaia di migliaia di Marchi e poi di Euro, famose locomotive a vapore.

Per la Märklin: la Br 18, ricolorata, già nel 1996 nell'elegante livrea bavarese verde per un bel Tour organizzato dalla Casa di Göppingen, e poi, nel 2003, nei colori del Rheingold, con la *scusa* di festeggiare i 75 anni del prestigioso convoglio di lusso, nato nel 1928.

Per la Roco: la gigantesca Br 18 201 della ex Germania Est, di cui la Casa di Salisburgo ha provvidenzialmente e, aggiungo io, interessatamente, finanziato la rimessa in servizio, dopo il cambio di numerazione (02 0201-0), in concomitanza con l'uscita del suo modello in H0.

È stato in parte finanziato dalla **Märklin** il restauro (una ricostruzione) terminato a tempo di record della gloriosa Adler dopo il disastroso, incendio del Museo dei Trasporti di Norimberga (ottobre del 2005), finanziato, dicevo, con i proventi della vendita di una *serie speciale* del bel convoglio in H0, uscito nel 2001 e rimesso in produzione (una parte del prezzo di acquisto è stata devoluta direttamente al Museo).

Mentre in Italia i soliti ignoti (balordi) graffitavano negli scali di notte (*c'è gente che ha veramente tempo da perdere!*) vergognosamente, le nostre gloriose 636, 646, 656 ecc, complice la solita mancanza di controlli, *all'Estero* facevano fruttare la ferrovia anche come cartelloni pubblicitari mobili. Personalmente approvo una politica utile alla sopravvivenza del treno, soffocato com'è dal trasporto privato, però, da fermodellista, non vedo sempre di buon occhio questa svendita di livree al miglior offerente. Nella mia stazione sono rare, anche dopo il

2002, le loco pagliaccesche: nella **foto n. 61** una Br 101 isolata sul secondo binario della stazione di Vibaden nella classica colorazione rossa, ma nella **foto n. 62** un'altra Br 101 è veramente, esageratamente, pubblicitaria! Sarà esistita? Sicuramente sì, ma spero per poco...



Una 101 nei colori classici DB AG nel 2003 a Vibaden (foto n. 61)



Una 101 DB AG pubblica la Herpa nel 2003 a Vibaden (foto n. 62)



Una 152 DB AG pubblicizza la Siemens nel 2002 a Vibaden (foto n. 63)

Anche nella **foto n. 63** compare un locomotore, ma del Gruppo 152, con una vistosa livrea pubblicitaria. Non si dovrebbe parlare (**foto n. 64**) di pubblicità, invece, per la 185 542-8 che ha solo dei vistosi colori di una delle compagnie private, sorte come funghi negli anni attuali.



Una 185 della European Bulls a Vibaden (foto n. 64)

Personalmente preferisco il rosso DB AG normale (foto n. 65 e 66).



Una 185 DB AG (serie Hobby) con colori normali nel 2002 a Vibaden (foto n. 65)



Una 101 DB AG (mfx) con colori normali nel 2001 a Vibaden (foto n. 66)



Una 362 e una 111 DB AG, nel 2003 ad Augusta (foto n. 67 di Marco Palazzo)

Livrea rossa e locomotive Hobby

La livrea rossa è usata anche dalle ÖBB austriache, che agli inizi del secolo hanno realizzato una Diesel, tipo 2016 “Hercules” (foto n. 68), molto versatile, tanto che è stata acquistata o presa in gestione (tipo leasing) da molte Compagnie private anche in Germania. Anche la famiglia delle 185 è in continua crescita. Una vera manna per le Case Roco e Märklin che sfornano a getto continuo nuove versioni. Posso parlare solo di quelle della Märklin e di Trix: ad esempio, lo scorso anno erano in catalogo diesel con la livrea gialla-argento e rossa della Alex (Allgäu-Express) o rossa-beige della società EVB (Elba-Weser S.r.l.), quest’anno quella rosso-fuoco della WLE. La Märklin e la Trix presentano nel 2008 un’altra 185 Stahlrohre della “Veolia Transport” serie Hobby e ben 3 livree (Cargo e Crossrail svizzere) per derivate dalla elettrica 185, per la linea *Highlights*, quindi non Hobby, con la carrozzeria in plastica, ma di contro un super dettaglio (il tetto è molto più raffinato, i tergicristalli riportati), esteso anche a nuove Br 120.



La rossa 2016 ÖBB austriaca a Vibaden (foto n. 68)

Al di là di tutto, è importante, per noi modellisti sapere alcune cose:

- a) sinora tutte le loco serie Hobby sono state fornite con un decoder non all'altezza dei vecchi Motorola, né tanto meno di quelli mfx.**
- b) Sinora tutte hanno avuto lo stesso codice numero 24 (rapportato al vecchio sistema Motorola).**
- c) Tutte le macchine diesel ed elettriche (Br 185, 146.1 ecc) hanno stessa lunghezza (27.1 cm) e discreta meccanica (4 assi motori).**
- d) Non sempre è risultato agevole cambiare i loro parametri con la 6021 Control Unit (e Vi parla uno che sa fare la manovra consigliata dalle istruzioni alla perfezione).**
- e) Franco Spiniello mi ha spiegato che per mutare il codice o il ritardo di accelerazione o frenatura con la Mobile Station in una di queste loco è necessario fare capo al numero base di catalogo, che per esempio è il 36850 per le elettriche o la Hercules ÖBB.**
- f) Quest'anno infine è uscita nuovamente una Hercules ÖBB a cui è stato cambiato il numero di serie, ora 2016 025-5 e il numero di catalogo 36792... cosa vorrà dire non lo so.**
- g) Non ho dati, perché la Märklin non ha inserito nessun modello con carrozzeria in plastica nel suo pre-catalogo 2008, sulle Trix**

Highlights che si distinguono anche per una lieve differenza di lunghezza (21,7 cm per le Hobby delle due Marche con carrozzeria metallica e 21,72 cm per quelle in carrozzeria sintetica Trix).

Moderne carrozze a due piani a Vibaden



Un SVT in azione ai giorni nostri! (foto n. 69)

Curiosamente Vi propongo questa strana **foto n. 69** (scaricata da Internet dall'amico Mauro Cozza), per parlare delle carrozze a 2 piani: l'SVT 137, che nel colore rosso non può essere ambientato neanche nei primi anni Sessanta, è stato restaurato e rimesso in ordine di marcia per la V (io la chiamo VI) epoca, da quello che ho capito, grazie al treno automotore rimasto in attività, questo è certo, presso le ferrovie DR dell'ex DDR. Molti appassionati avranno visto un documentario della Ek Verlag di Friburgo nella collana in VHS (credo oggi disponibile in DVD) Eisenbahn Videothek intitolato *Die Dampflokszeit*, traducendo per noi "Il tempo del Vapore". Per quanti si fossero lasciati scappare il video: il protagonista (in negativo, ma penso nella finzione documentaristica) era un SVT 137, che, durante un viaggio, accusava un problema al motore e doveva essere rimorchiato nientemeno che dalla famosa 03 001. Erano oltremodo interessanti le operazioni di aggancio tra lo Scharfenberg e quello classico della loco a vapore, che prevedeva una manovra con *un gancio volante...* da vedere.

Come osservate nella **foto n. 69**, qualche binario più in là sono presenti le modernissime carrozze a 2 piani! Nelle foto n. **70**, **71**, **72** e **73** per la stazione di Vibaden nel periodo “moderno” sono in transito vari convogli per pendolari trainati o spinti da diesel 216, 212 DB AG, o da diverse loco elettriche; nella **foto n. 73** una Br 111 (art. 37317 del 2005 mfx) con l’ultima, elegante colorazione, in rosso e grigio, voluta dalle DB AG perché si prevede un prolungamento, *sine die*, del servizio per queste *vecchiette* di 34 anni.

Non meravigli l’abbinamento tra carrozze tipo *Silberling* , in rosso ed una *Due piani* nella prima colorazione, accadeva spesso nella realtà per far fronte all’aumento di passeggeri. Ricordo che le carrozze a due piani ebbero, per poco tempo nella realtà, anche il vecchio *biscotto* delle DB, ma furono subito regolarizzate dopo il 1994 e, caso curioso, in alcuni cataloghi della Fleischmann erano previste con il *vecchio logo*, ma, quando uscirono sul mercato modellistico, avevano il *nuovo DB AG*. La Märklin le produsse quando *la rivoluzione del biscotto* era bella che finita... chissà se esistono, per i collezionisti, delle serie con il vecchio simbolo? Sono certo che andrebbero a ruba!



Un convoglio per pendolari ibrido (foto n. 70)



Un convoglio spinto da una 216 DB AG (foto n. 71)



Un convoglio con sole carrozze a due piani rosse (foto n. 72)



La bella 111, invecchiata, con i colori moderni DB AG (foto n. 73)

Treni turistici a Vibaden

Concedendo qualcosa al gioco, a Vibaden, negli anni moderni, tra la fine dello scorso secolo e gli inizi di quello attuale, gira un convoglio trainato da potenti 120 o 182 (della **foto n. 74**), composto da carrozze della Rivarossi: le bellissime CWL di cui possiedo alcuni modelli, (**foto n. 75** e **76**) per un nostalgico viaggio nel passato e nel recente tentativo (anni Ottanta/Novanta) di riportare in auge un modo di viaggiare che oggi è soffocato dalla fretta e dalla *modernità*.

Nelle ultime settimane (anni) a Vibaden, direttamente dal museo locale, è stato rimesso in servizio un bellissimo Ce 6/8 III, “Coccodrillo” delle SBB CFF, **foto n. 77**. È vero che la forzatura tecnica c'è, ma nel gioco, come ho detto prima, si può sempre spiegare che al suddetto “cocco” sia stato modificato l'archetto del pantografo per consentirgli di viaggiare sotto la linea aerea tedesca e non è nemmeno una bugia perché la Märklin ha realmente effettuato la modifica. Per saperne di più consulta il capitolo 15° del mio libro che tratta specificatamente della linea aerea reale e Märklin.



Una 182 DB AG con colori normali nel 2001 a Vibaden (foto n. 74)



Una stupenda carrozza della CWL prodotta dalla Rivarossi (foto n. 75)



Altra versione di carrozze della CWL prodotte dalla Rivarossi (foto n. 76)



Il Coccodrillo svizzero traina le carrozze della CWL prodotte dalla Rivarossi (foto n. 77)

Il Museo ferroviario di Vibaden



Alcune delle Regine del Museo di Vibaden (foto n. 78 di Mauro Cozza)

Seguendo quanto accade frequentemente in Germania, ben più che da *Noi*, anche nella cittadina di Vibaden sono stati conservati manufatti quali le pompe per il rifornimento idrico, la grande gru per caricare il carbone, le fosse di visita, le sabbiere e varie altre strutture tipiche degli *“anni del vapore”*. Locomotive famose, e collocate al vero nei grandi musei tedeschi, sono raccolte nella finzione modellistica nel mio deposito o Bw (Bahnbetriebswerk). Accade così che nel mio parco macchine vi sia una gigantesca Br 45, accanto alla 05 001 e alla Adler del Museo dei Trasporti di Norimberga (al vero), oppure che l'intero convoglio del Re delle Fiabe, Ludwig II (*folle re di Baviera* e cugino di Sissi, la moglie di Francesco Giuseppe, Imperatore d'Austria) vi sia conservato, locomotiva Tristan compresa, mentre realmente si è salvata solo la carrozza reale. Non mancano una deliziosa T 3, una diesel come la V 140 e la *“lollo”* V 160, nei colori degli Anni Sessanta. Non manca la Br 18 in verde bavarese o una Br 52 ed una 42 nel colore grigio pietra, come si usava per evidenziare i particolari costruttivi (caldaia, pompe ecc) per le fotografie in bianco e nero, negli anni Trenta. Una stupenda 01 147 (Regina del Museo) al vero demolita.

Gustatevi le foto, senza altri commenti, dalla **n. 78** alla **n. 86**.



La gigantesca 05 001 nel Museo, sul ponte girevole (foto n. 79 di Mauro Cozza)



Un cocodrillo SBB, una T 3 ed una V 140 (foto n. 80)



Nel Museo una 086 (per viaggi speciali), la Adler e la Br 10 (foto n. 81)



Il museo al completo in primo piano la T 3 e la 05 001 (foto n. 82)



La regina del Museo la 01 147 (foto n. 83)



La V 140 a sinistra e la V 160 a destra, al vero conservate in Musei tedeschi (foto n. 84)



La Br 52 nei colori grigio-fotografici (foto n. 85)



Meraviglia in prestito al Museo di Vibaden: la Henschel Wegmann (foto n. 86 di M. Cozza)

Il traffico stradale a Vibaden



Traffico quasi azzerato negli Anni Cinquanta (foto n. 87 di Marco Palazzo)

Parallelamente al traffico ferroviario, a Vibaden troviamo non poche diversità nell'ambientazione cittadina: antenne sui tetti, parabole satellitari, cassonetti per la raccolta differenziata e il traffico (!), appaiono scompaiono o si intensificano a seconda le epoche. Nel mio libro ho spiegato, con dovizia di particolari, nel capitolo 16° (e segnalo l'attenta rilettura delle pagine da 154 in poi), quali siano i mutamenti apportati di anno in anno (settimana in settimana) nel mio impianto.

Macroscopicamente è il traffico stradale che subisce le variazioni più evidenti: quasi azzerato nei primi anni Cinquanta e poi in crescente aumento sino a quando... i carburanti petroliferi saranno disponibili.

Ogni giorno, nel corso di questi primi 19 mesi di vita operativa di Vibaden terza versione (dal settembre 2006 ad aprile 2008), ho apportato piccoli cambiamenti nel paesaggio, persino nel modo di vestire e di viaggiare dei miei abitanti in H0. Partendo dal 1949 in settembre 2006 sarei dovuto arrivare al 2005 (tempo di Vibaden) nel settembre

del 2007, ma le operazioni di collaudo e controllo di centinaia di rotabili si sono protratte per ulteriori 7 mesi circa, gli interventi sono centinaia, forse migliaia... ecco alcune **foto** dalla **n. 87** alla **n. 90**.

Alcune di queste sono state scattate da Marco Palazzo in occasione delle sue ultime visite a Vibaden, la prima nel **2006** (1958 a Vibaden), la seconda (per ora) nel **2007** (1984 a Vibaden).



Carretto a cavallo, una Br 41 ed un vecchio autobus: scena dei primi anni Cinquanta (foto n. 88 di Marco Palazzo)

La zona urbana, nella **foto n. 89**, è solo un piccolo angolo per l'impossibilità di riprodurre le centinaia o migliaia di edifici che formano una cittadina. Ha un giardino con una fontana, un mercatino interno e, ancora a metà degli anni Cinquanta, sono presenti delle impalcature e delle macerie (sullo sfondo) che testimoniano, drammaticamente, la situazione tedesca, e di tutta l'Europa, subito dopo la fine dell'immane tragedia della seconda Guerra Mondiale. Il traffico è sempre limitato e non sono pochi i camion, scampati alle ostilità e tipici degli anni Trenta, in circolazione. Sullo sfondo un angolo del Bw che è praticamente

in attività esclusivamente per le vaporiere dei leggendari Gruppi 85, 41, 44, 18 e 03, solo per citare i più rappresentativi.



L'angolo cittadino libero dal traffico negli anni Cinquanta (foto n. 89 di M. Palazzo)

Con il *Wirtschaftswunder*, il miracolo economico degli anni Sessanta, anche in Germania si comincia ad intravedere la fine del tunnel di povertà, miseria e... diciamo pure, *vergogna*, che ha accompagnato il Popolo Tedesco per tutti i primi anni dalla fine del conflitto. Ognuno dei centinaia di film girati sulla guerra ed i migliaia di documentari sui campi di sterminio, hanno pesato sulla coscienza di un grande Popolo per oltre trenta anni, sino a che tutta la classe politica e la gente che aveva dato il consenso, più o meno entusiasticamente al sogno del feroce dittatore, non fu morta o troppa vecchia per contare qualcosa. Negli anni a cavallo tra la fine del 1960 e la metà degli anni Settanta nulla sembra poter arrestare la locomotiva economica tedesca che diventa all'improvviso il termine di paragone per lo sviluppo europeo. Si ricomincia a parlare della tragica divisione delle due Germanie, con la complicità di una Guerra Fredda che sposta verso la *prepotenza sovietica* lo spauracchio dell'immaginario collettivo.

A metà degli anni Sessanta il sottoscritto sentiva le tristi storie, reali, di terrorizzati, rarissimi, clienti dell'albergo di mia madre, che avevano il permesso di varcare la *Cortina di Ferro* e si recavano a Roma. Altro che di paradisi socialisti, parlavano quei *disgraziati!*

In Germania intanto, le grandi fabbriche di automobili sfornano milioni di autoveicoli: la Volkswagen creava modelli di *maggiolino* adatti a tutte le tasche e rinasce anche la *nostra* Märklin simbolo del giocattolo di alta qualità, robustezza e... costo!

Il sogno di guadagno di *molti italiani* iniziava in una stazioncina del Sud Italia per finire in qualche *miniera belga* o in una pizzeria ad Amburgo, dove arrivava con una valigia di cartone legata con lo spago e qualche forma di buon pecorino. Il sogno di *pochi italiani*, esterofili da sempre, diveniva la Mercedes parcheggiata sotto casa, quando forse ancora si poteva farlo. La leggendaria affidabilità dei prodotti germanici tornava ad essere una garanzia. Tutto questo si percepiva nel traffico delle vere città tedesche e si può ricreare in quello di Vibaden, nella **foto n. 90** una vista del viale della stazione negli anni Sessanta.



Aumento del traffico negli anni Sessanta (foto n. 90)



Traffico in aumento all'inizio degli Anni Ottanta (foto n. 91 di Marco Palazzo)

Arrivarono gli anni Ottanta e Novanta, e mentre si scovavano sempre più raramente dei vecchietti che avevano bruciato la giovinezza sotto le insegne delle famigerate SS, la Germania, rinnovata moralmente e politicamente, viveva il boom del traffico urbano che soffocava in quel periodo già tutte le città europee (foto dalla n. 91 alla n. 98).



L'angolo cittadino invaso dal traffico alla fine degli anni Novanta (foto n. 92)



L'angolo cittadino nel caos per il traffico degli anni Novanta (foto n. 93)



Altra faccenda il traffico nel viale della stazione negli ultimi anni del secolo scorso (foto n. 94)

La **foto n. 94** potrebbe essere stata, nella realtà, scattata verso la fine del secolo scorso: camion e auto nuovi, e meno nuovi, affollano le vie della città ed il viale della stazione. La foto è un diorama volutamente reso statico dal traffico caotico, ma è al contempo uno spaccato dinamico di molte situazioni particolari. I veicoli, in coda perennemente, lo sono per il passaggio a livello chiuso, per dei lavori al manto stradale o per la ricerca convulsa di un parcheggio libero.

Particolari della foto n. 85

Foto n. 95: (a sinistra in alto nella n. 70) furgone blindato, scortato dalla Polzei, e furgoni privati impegnati nella consegna di merci.

Foto n. 96: (a destra in alto nella n. 70) particolare del piccolo parcheggio, a pagamento, a sinistra del Fabbricato Viaggiatori.

Foto n. 97: (a destra in basso nella n. 70) particolare del traffico di veicoli davanti allo spartitraffico alberato davanti alla stazione.

La Porsche 928 bianca ha già iniziato il sorpasso di un taxi Mercedes, chiamato da un viaggiatore appena arrivato a Vibaden...



Un furgone blindato scortato dalla Polizei (foto n. 95)



Parcheggi pieni negli anni Novanta (foto n. 96)



Traffico sul viale della stazione nel 2000, la Porsche 928 supera il taxi (foto n. 97)

Ultimo sguardo a quanto avviene nello scalo merci di Vibaden con la mia ultima, la **foto n. 98**. Nonostante l'incremento del traffico privato le ferrovie tedesche hanno retto, più che in altri Paesi, Italia negativamente in testa, all'impatto con la concorrenza agguerrita del trasporto su gomma.

Dopo decenni di disastri ambientali, mentre si ridiscute in tutta Europa la politica energetica, la nostra Italia, che non monta pannelli solari e fa scudo contro i termovalorizzatori ed impianti eolici, guarda con indifferenza ai problemi legati al trasporto su *ferro*, ecologico ma in crisi. Si piange, per bocca dei *quattro Verdi* rimasti, lo spreco insensato d'energia degli ultimi anni... nella *mia* Vibaden c'è invece un tale incremento di traffico che la stazione (torna anche alle **foto n. 52** e **53**) è invasa da carri policromi e nello scalo camion e TIR fanno la spola per recapitare, con un trasporto di *piccolo cabotaggio*, le merci ai singoli destinatari. Così non va il mondo, purtroppo, **ma lasciatemi sognare almeno a... Vibaden!**



Il traffico convulso nello scalo merci (foto n. 98)



Un saluto da Vibaden! (foto n. 99 di Marco Palazzo)

Gian Piero Cannata

