

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

ANNI DAL 1956 AL 1961 III parte

(CONTINUA DALLA II PARTE)

A metà degli anni Cinquanta le *libere* Ferrovie della Germania Ovest si prepararono ad affrontare una rivoluzione, estremamente salutare per l'ambiente, che eliminò in pochi decenni l'intero parco delle locomotive a vapore. Dal 1835, e sino ad allora, certo si era pensato poco alla salute di chi operava in ferrovia, alle emissioni venefiche che migliaia di vaporiere emettevano in ogni istante in tutto il territorio tedesco, in realtà tutti gli sforzi si erano concentrati al miglioramento della velocità e alla efficienza delle locomotive, trascurando la quantità di smog emesso nell'ambiente da quei mezzi in cambio di prestazioni che, alla luce delle moderne *performance*, appaiono risibili. A cagione del basso costo, (allora) del gasolio, e in attesa di una più capillare elettrificazione, si puntò molto sulla trazione diesel e arrivarono i VT 08.5 già nel 1952/54 (I e II serie); sin dal 1953 furono realizzati gli enormi V 200.0, ma si dovrà attendere il 1963/64 per l'arrivo dei più potenti V 200.1; nel 1957 arriva anche il VT 11.5.

Dal 1956 nuove loco elettriche: i prototipi delle E 41 e l'anno dopo l'imponente E 50.

NUOVI DIESEL E LOCOMOTORI ELETTRICI

Esempi: **foto n. 1** entra in servizio già nel 1954 la seconda serie dei VT 08.5, con due carrozze di testa motorizzate, qui il "Roland" a Vibaden.

foto n. 2 nel 1956 arrivano gli E 41, nella foto uno di questi locomotori traina dei carri tramoggia già dotati di "biscotto DB".

foto n. 3 e n. 4 L'E 50 traina un lungo convoglio merci.

foto n. 5 Sin dal 1957 il VT 11.5 fa servizio a Vibaden.

foto n. 6 e n. 7 Carri serbatoio e porta auto invecchiati uno per uno, con simulazione di sporco e colate di carburanti.

foto n. 8 I carri tipo Fals 176 e consimili vengono, dal 1955, dotati del classico "Biscotto DB".

foto n. 9 Vista dall'alto del Bw di Vibaden. I carri Fals, molti rimarcati con il nuovo simbolo DB, sono destinati a rifornire i carbonili a culla sopraelevati della gru.



Foto n. 1: il "Roland" a Vibaden



Foto n. 2: nel 1956 già arrivano i primi E 41, qui la foto è del 1960



Foto n. 3: dal 1957 ecco l'imponente E 50, qui traina un lungo convoglio a Vibaden



Foto n. 4: l'E 50 al traino di un merci a Vibaden



Foto n. 5: sempre dal 1957 ecco il VT 11.5 a Vibaden



Foto n. 6: carri invecchiati singolarmente.



Foto n. 7: carri invecchiati singolarmente.



Foto n. 8: carri trasporto carbone invecchiati e dotati di "biscotto DB".



Foto n. 9: carri tipo Fals 176 dotati di "Biscotto DB" nel Bw di Vibaden

ADDIO PER LE 18.4 E CARRI INVECCHIATI

Nel 1960 stanno per lasciare il servizio tutte le eleganti Br 18.4, mentre altre serie (18.5, 18.6) rimasero ancora per qualche anno attive.

Nella **foto n. 10** un *triste convoglio* di quelle vaporiere destinate alla fonderia!

Gradatamente su vecchie locomotive, carrozze e carri che non si intende alienare a breve dal servizio (come le E 94 solo per fare un esempio) viene inserito il nuovo *logo* delle DB, mentre tutto il nuovo materiale rotabile ne è già provvisto. Nelle **foto n. 11 e n. 12** carri lunghi e non con il nuovo *logo*.

Esempi: **foto n. 10** Nel 1960 vengono definitivamente accantonate tutte le Br 18.4.

foto n. 11 Carro coperto invecchiato nel mantello e nei carrelli, il foglio applicato (sbilenco appositamente) ricorda quelli di servizio utili negli scali per lo smistamento.

foto n. 12 Carro merci con vistosi rattoppi.



Foto n. 10: triste convoglio di Br 18.4 destinate alla demolizione nel 1959/60, altre serie di 18 rimasero in servizio per altri anni.



Foto n. 11: carro tipo Gimehs con un foglio di servizio applicato.



Foto n. 12: carro tipo Gmhs con vistosi rattoppi.

TRISTE DECLINO DELLE VAPORIERE, LE ULTIME COSTRUITE

Con l'arrivo di tanti nuovi potenti locomotori diesel ed elettrici le locomotive a vapore pian piano perdono negli anni Sessanta i servizi di prestigio e sono sempre più relegate a modesti servizi per treni locali e da manovra. Un esempio nelle foto seguenti...

Esempi: **foto n. 13 e n. 14** Nei primi anni Sessanta era ancora possibile a spettacolari incontri a tutto vapore tra una Br 38 2581 (**art. 37030**, al traino di carrozze ricostruite) e una gigantesca Br 45 020 (**art. 37450**, *Insider* del 2003).

foto n. 15 e n. 16 Una Br 24 016 (**art. 36240**) ed una Br 39 048 (**art. 39390**, *Insider* del 2009) trainano convogli di carrozze Donnerbüchsen ed "Hechte". Nella **foto n. 17** particolare delle carrozze della Br 39.

foto n. 18 già a metà degli anni Sessanta le E 10 (qui la E 10 190, **art. 39110**) sostituirono le Br 39, relegandole a servizi sempre più umili.

foto n. 19 e n. 20 i servizi di manovra o di traino di merci su tratte secondarie, appannaggio di vaporiere come le Br 80 (**art. 33041**), vengono se possibile affidati a nuovi diesel come le V 80 (**art. 3608**).



Foto n. 13: primi anni Sessanta incontro a tutto vapore Br 38 e Br 45.



Foto n. 14: la Br 38 traina un convoglio di carrozze ricostruite.

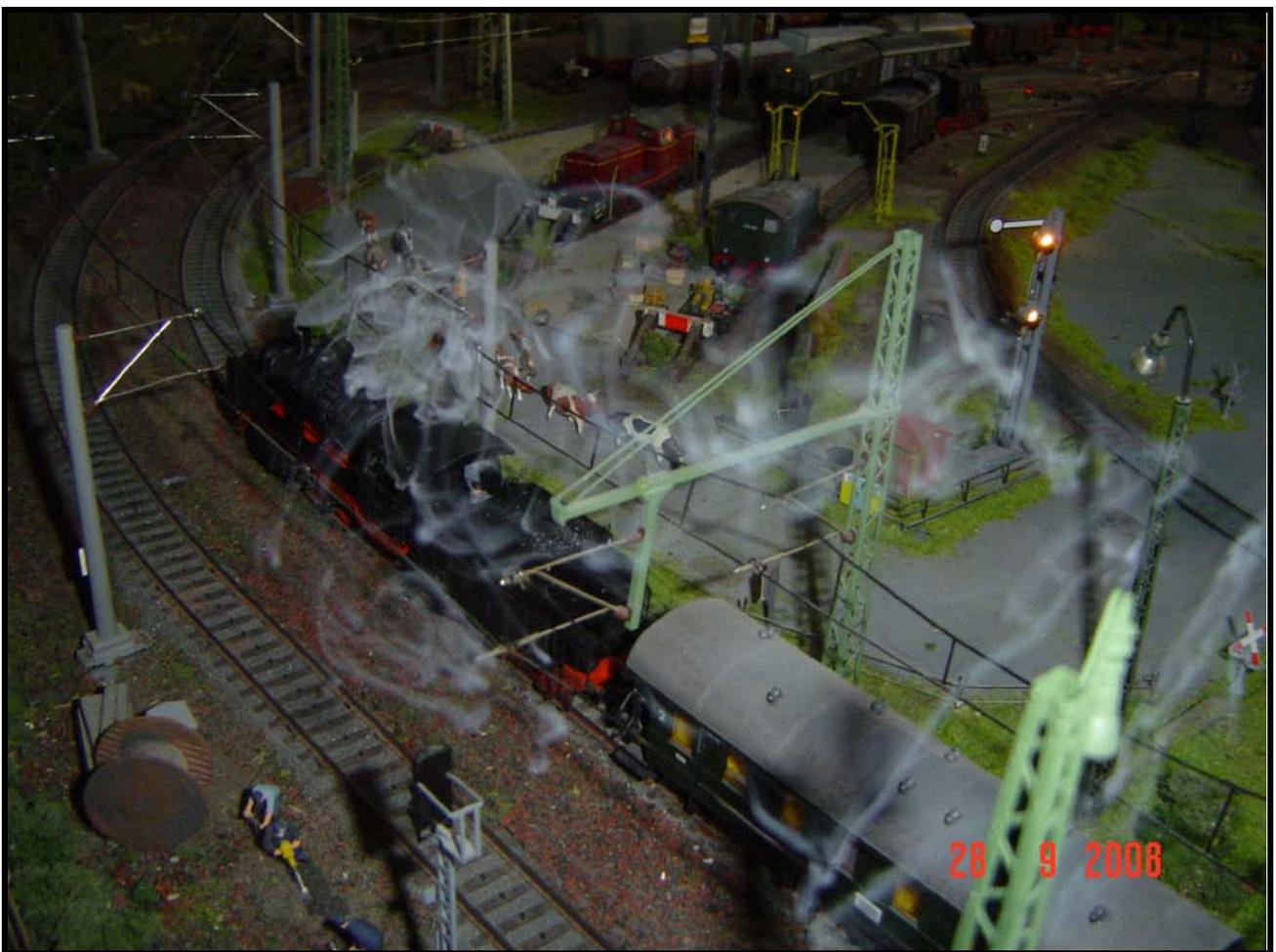


Foto n. 15: una Br 24 traina delle Donnerbüchsen.



Foto n. 16: una Br 39 traina delle carrozze "Hecte".



Foto n. 17: particolare del convoglio di carrozze "Hechte".



Foto n. 18: una E 10 sostituisce la Br 39 a metà degli anni Sessanta



Foto n. 19: servizi di manovra di una (fumante) Br 80.

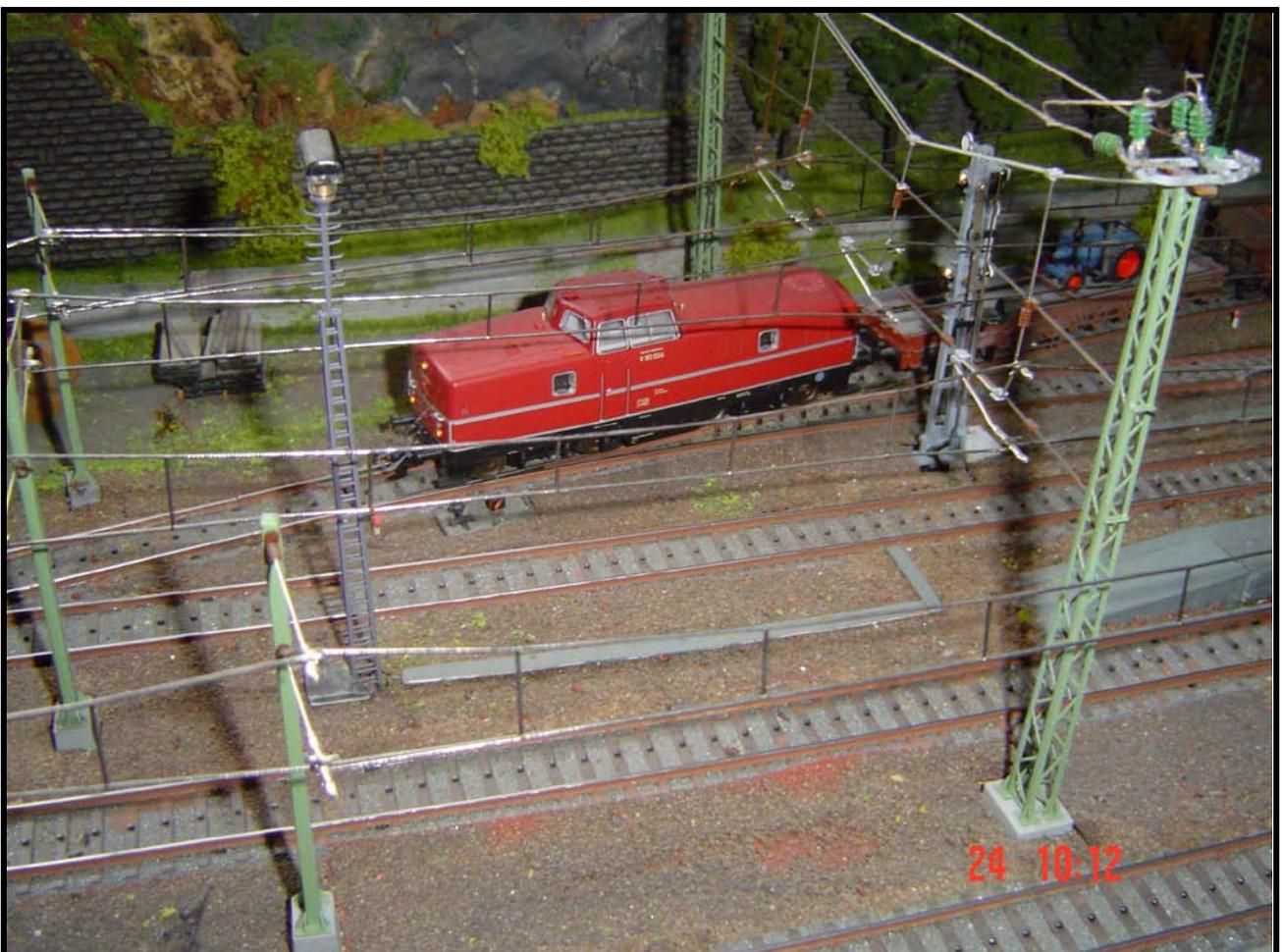


Foto n. 20: le V 80 erano più maneggevoli delle vaporiere

Esempi: **foto dal n. 21 al n. 25** a metà degli anni Cinquanta vennero ritirate tutte le vecchie carrozze regionali, confluite nelle DRG a partire dal 1925. Nelle foto una Br 44 308 (**art. 34884**, poi digitalizzato) traina delle carrozze delle ex Ferrovie dello Stato del Württemberg, ambientate in Epoca III, intorno al 1956. Carrozze tutte destinate alla demolizione, ma nel mio plastico andranno nel parco del *Museo degli Eisenbahn Freundin* di Vibaden, naturalmente!

Per la precisione, l'utilizzo delle Br 44 non era frequente per il traino di convogli passeggeri, ma affatto raro, specie se si consultano le ottime monografie di grandi Riviste quali Eisenbahn Journal.

foto n. 26 Una Br 89 7314, ex prussiana del gruppo T3, trainano un convoglio cortissimo dirigendosi verso la galleria delle linea secondaria di Vibaden. Notate il carro della Shell con la vecchia insegna degli anni Cinquanta, con la *conchiglia* grande.



Foto n. 21: una Br 44 al traino di carrozze "Württemberg" in un treno locale, foto ambientabile nel 1956 circa.



Foto n. 22: carrozze "Württemberg" da destinare alla demolizione



Foto n. 23: queste "Württemberg" sono destinate al Museo di Vibaden.



Foto n. 24: la Br 44 308 arriva al passaggio a livello.



Foto n. 25: *veloce* passaggio (a 20 km/h!) della Br 44 308.



Foto n. 26: una ex T3, DB Br 89 7314, traina un corto convoglio.

Sino alla seconda metà degli anni Cinquanta sembrava impossibile che si potesse far a meno delle locomotive a vapore. La Br 23 105 fu l'ultima vaporiera realizzata per le DB nel dicembre 1959.

Il progetto della Br 23 risale invece all'anteguerra, ecco la foto reale della 23 001 DRG, con tanto di aquila e svastica (foto n. 27), scovata su Internet dal fermodellista D. Cusimano. Nella foto n. 28 la 23 001 (art. 39230) traina un *merci* a Vibaden, ambientazione del 1958 circa.

Nella foto n. 29 la 23 002 (art. 39235) traina un corto *merci* a Vibaden, ambientazione del 1958 circa.

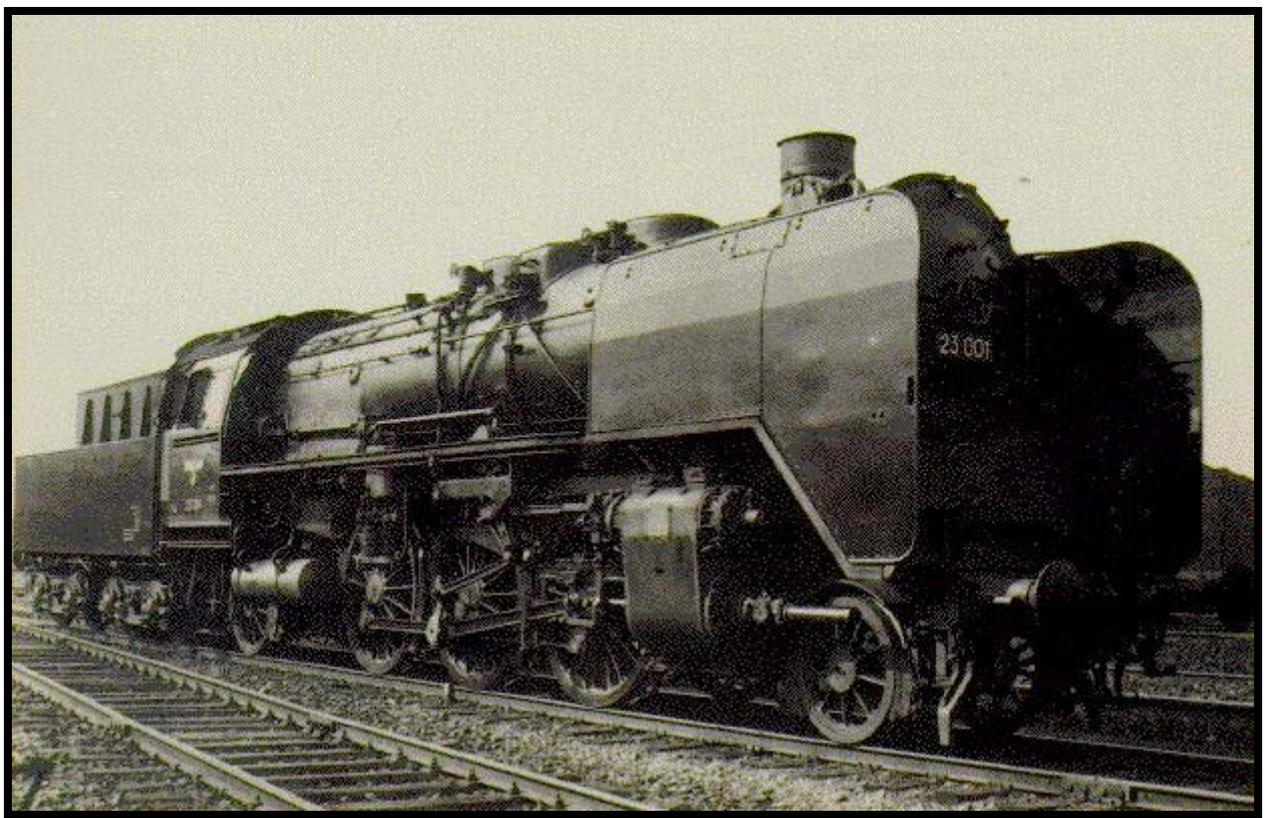


Foto n. 27: la Br 23 001, in una foto degli anni Quaranta.



Foto n. 28: la Br 23 001, traina un convoglio passeggeri a Vibaden.



Foto n. 29: la Br 23 002, traina un convoglio merci a Vibaden.

Gli ultimi progetti tuttavia si realizzarono addirittura nel 1957 con l'elegante Br 10 costruita in soli due esemplari, uno con combustione a carbone, Br 10 001, e uno con combustione principale a nafta, Br 10 002, che non superarono però il 1968. La Rivarossi ne realizzò uno negli anni Novanta, con tender motorizzato e fuori scala, la Märklin ha riprodotto nel 1999 e nel 2006 ambedue i modelli realizzati in corretta scala H0, nelle foto vedete la Br 10 001, mia personale. Il modello fu da me prima acquistato come versione Delta ([art. 34080](#)) e poi dopo una sofferta, lunga elaborazione, digitalizzato da Paola Spiniello che, per dare alla loco tutta la sua *voce Motorola*, si fece mandare dalla Germania lo speciale telaio della versione Digital. Questa macchina fu persino smarrita per un disguido postale (*scambiarono la sigla PG per PA, Palermo!*) e fu recuperata dopo due settimane di affannose ricerche... Non c'è che dire, è una macchina sofferta!

Foto dalla n. 30 alla n. 32, della Br 10 001, in una spettacolare partenza dal 3° binario di Vibaden.



Foto n. 30: la Br 10 001, riceve il via libera sul 3° binario



Foto n. 31: la Br 10 001, transita con il convoglio al passaggio a livello.



Foto n. 32: la Br 10 001, traina un convoglio di carrozze antiche.

(fine III parte)

Gian Piero Cannata

