

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

IV parte

ANCORA ATTIVI VECCHI LOCOMOTORI DIESEL, NUOVI ARRIVI



Foto n. 1: nei garage del Bw di Vibaden una V 140 e una nuova V 160.

All'inizio degli anni Sessanta le DB misero in servizio, su progetti della Krupp, alcuni prototipi di loco diesel, con denominazione V 160, che per economicità e facilità d'uso furono estremamente graditi ai macchinisti tedeschi, abituati a *spartani abitacoli* e a condizioni di lavoro a dir poco critiche. La famiglia delle V 160 si estese poi con la creazioni di altri gruppi che dopo il 1968 si diversificarono in 210, 215, 216 e 218 e loro sottoserie. Le vecchie diesel quali le V 36, le V 140 e le V 188 lasciarono il servizio ben presto e nei primi anni Settanta le rinominate 288 furono alienate e demolite. Nella **foto n. 1** il simbolico passaggio del testimone tra una V 160 "Lollo" e la vecchia V 140 001.

Nelle **foto n. 2, n. 3 e n. 4**, la spettacolare performance della diesel doppia V 188 001, ancora in colore verde, che traina senza problemi un convoglio di 32 carri merci, tanto lungo da non entrare nella mia stazione di Vibaden se non come treno in transito! Nella **foto n. 5** una V 20 (Lima e folle), simula il traino di una E 94.



Foto n. 2: la V 188 001 traina 32 carri merci a Vibaden.



Foto n. 3: la V 188 001 transita in stazione con 32 carri merci.



Foto n. 4: la V 188 001 transita con i 32 carri merci.



Foto n. 5: una V 20 (in realtà è folle!) traina una E 94 a Vibaden.

LE INFATICABILI VECCHIE E 18, E 52, E 75 ED E 94

Ecco una serie di foto di infaticabili vecchi locomotori elettrici.

Esempi: **foto n. 6** la veterana E 18 06, realizzata nel 1933, qui fresca di Revisione, traina eccezionalmente un convoglio merci *raccoglitore* composto da carri chiusi e aperti e, come spesso si vede nelle foto del reale, alza ambedue i pantografi per migliorare la presa di corrente.

foto n. 7 e n. 8 Particolare del convoglio cosiddetto *raccoglitore*. Le E 18 erano per lo più destinate al traino di carrozze passeggeri, ma non è raro vederli nelle foto trainare dei merci. L'E 18 06 è un modello Märklin mfx, uscito nel 2006 (**art. 39680**).

foto n. 9 e n. 10 uno spettacolare incontro tra una E 52 12 (**art. 37523**) e la Br 10 001 al passaggio a livello di Vibaden, la E 52 12 traina veramente originali tra gli altri uno con caldaia di una Br 55 ed uno telonato carico di paglia.

foto dalla n. 11 alla n. 15 la E 75 05 (**art. 37750**) traina un convoglio di carrozze carenate: **art. 43232**, mista AB4üwe 39/51, **43242** è la ristorante WRA4üg 39 e la carrozza postale tipo Post4ü è l'**art. 43260** ed è dotata di decoder luci.



Foto n. 6: una E 18 fresca di revisione traina un merci a Vibaden.



Foto n. 7: il convoglio *raccoglitore* trainato dalla E 18 06.



Foto n. 8 : la E 18 06 nella zona est di Vibaden.



Foto n. 9: l'E 52 12 incrocia la Br 10 001 al PXL di Vibaden



Foto n. 10: il corto convoglio trainato dalla E 52 12.



Foto n. 11: la E 75 05 in una stazione di Vibaden insolitamente vuota.



Foto n. 12: la E 75 05 traina un convoglio di carrozze carenate.



Foto n. 13: il bagagliaio dotato di decoder per le luci del convoglio



Foto n. 14: una mista 1° e 2° agganciata al bagagliaio.



Foto n. 15: la mista 1° e 2° agganciata alla carrozza ristorante.

Sempre attive le E 94, dotate agli inizi di un criticato (dai macchinisti) tettuccio parasole stretto; fecero in quella veste servizio sino al 1968, riclassificate poi come 194 e alcune dotate già da tempo di un tettuccio più lungo, arrivarono sino al 1984. Nelle **foto n. 16, n. 17 e n. 18**, un locomotore E 94 145, elaborato e dotato di *sound mfx*, è l'**art. 37225** (uno dei due presenti nella confezione) traina un gruppo di carri serbatoio in una ambientazione del 1960 circa.

foto n. 16 – il “Cocodrillo tedesco” ha il pantografo posteriore abbassato per le norme internazionali che prevedono tale condizione per prevenire eventi esplosivi, causati da fuoriuscita di liquidi o gas infiammabili da carri difettosi e le scintillazioni prodotte con gli striscianti dei pantografi; il tetto è estremamente pulito perché simula un locomotore da poco revisionato... ogni tanto mi piace il *pulito!*

foto n. 17 – convoglio di carri serbatoio, con invecchiatura individuale. Per lo più appartengono alla confezione (**art. 46529**) uscita nel 2009.

foto n. 18 – particola del tettuccio parasole stretto, tanto criticato dal personale di macchina soprattutto perché nelle manovre a vista non *serviva a niente* e poi ampliato.



Foto n. 16: "Cocodrillo tedesco", pantografo posteriore abbassato



Foto n. 17: convoglio di carri cisterna del 1960 circa.



Foto n. 18: il tettuccio parasole stretto nella E 94 145

ANNI DAL 1962 AL 1965

ARRIVANO LE SILBERLING

Dopo il 1961 entrano in servizio le carrozze per treni pendolari nella caratteristica livrea ad occhio di pavone/argentata e per questo note in Germania come Silberling. Le carrozze pilota agli inizi erano del tutto inadeguate con un comparto angusto per il Lokführer, forse adatto solo ai *molto magri*. Tra le proteste dei più *corpulenti* quelle strette cabine furono ribattezzate Hasenkasten, ovvero *gabbia per lepri*.

Nella **foto n. 20** la testata tronca di queste pilota, che, ricordo, rimasero in servizio per molti anni e solo negli anni Settanta furono ampliate presso le officine Karlsruhe, da cui presero il nome.

Queste carrozze furono trainate (o spinte) da numerosi gruppi di locomotive persino a vapore, altre foto le ritrarranno nel corso di questo Capitolo.

Esempi: **foto n. 19** Nel 1961 vengono realizzate le Silberling, spinte in questa foto da una E 41.

foto n. 20 Carrozza pilota con la tipica “gabbia di lepre” molto criticata dai macchinisti di questi treni pendolari. Per conoscere tutte le modifiche a questa speciale carrozza pilota potete consultare i miei **Capitoli: 42° (II parte) o 44° (E)**.



Foto n. 19: E 41 con carrozze Silberling a Vibaden



Foto n. 20: le carrozze pilota Silberling, nei primi anni, avevano la angusta testata Hasenkasten (gabbia di lepre)

Dal settembre/ottobre 2011 è arrivata sul mercato italiano la E 17 111, secondo Insider Märklin dopo la Br 50.40 Franco-Crosti. Ad essa è dedicato per intero il mio **69° Capitolo**, qui inserisco le **foto, dalla n. 21 alla n. 25**, di possibili convogli da abbinare a questa novità 2011 nel periodo 1962/1967. Le carrozze Hechte sono gli **articoli 42230, 42250, 42251 e bagagliaio 42260**. I carri merci cisterna non sono segnalati.



Foto n. 21: E 17 traina delle carrozze Hechte e unificate

Oltre alle carrozze di ogni genere, dal color verde dimesso degli anni del dopoguerra, spesso troviamo foto di E 17 abbinate a convogli più o meno misti di Silberling, carrozze in servizio come sapete già dai primi anni Sessanta. Spesso come *rinforzo* al convoglio venivano inserite anche delle carrozze *ricostruite*, per lo più non venivano superate le 5 unità. Come viene segnalato anche nel capitolo specifico per questo locomotore E 17 111, le Silberling ebbero per anni le *Hasenkasten* (gabbia di lepre), ovvero le anguste carrozze pilota adatte forse ai macchinisti smagriti e segaligni dei primi anni del dopoguerra, ma molto criticata da quelli degli anni Sessanta e poi ristrutturata nelle officine Karlsruhe. Gli articoli Märklin utilizzabili sono:

- 1) per le ricostruite gli **articoli 4131, 4132 e 4133**, anche se sarebbero marcati con scritte post 1968;
- 2) per le Silberling gli **articoli 43800, 43810 e 43820**.



Foto n. 22: le carrozze Silberling, trainate dalla E 17 111.



Foto n. 23: le carrozze *ricostruite* spesso abbinata alle Silberling.



Foto n. 24: il convoglio misto *ricostruita* e Silberling a Vibaden.



Foto n. 25: la E 17 11 al traino di un convoglio merci.

(fine IV parte)

Gian Piero Cannata

