

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

SI RINGRAZIA MARCO BRIZIARELLI E TITO MYHRE PER L'AIUTO STORICO

IX parte - ANNI DAL 1968 AL 1973**NUOVA NOMENCLATURA DEI LOCOMOTORI ELETTRICI****Foto n. 1: a Vibaden nel 1968.**

Per le loco elettriche al posto della E, che stava per E-lok, fu adottato un 1 per cui tutti quelli vecchi, come l'E 18 o E 94, o i moderni E 10, E 40, divennero (1)18, (1)94, (1)10, (1)40 ecc.

Esempi: **foto n. 2 e n. 3** la E 44 diviene 144, ma viene divisa in due sottoserie e nella **foto n. 4** vedete la 144.5 (modello della Roco). **foto n. 5** nel 1968 gli E 91 divengono 191.

foto n. 6 e n. 7 L'E 94 divengono 194, alcune già dotate di tettuccio parasole allungato.

foto n. 8 Alcune E 10 diventano 110, qui la mitica **3039** del 1969, ampiamente migliorata e digitalizzata .

foto n. 9 Altre serie di E 10 divennero 112 o 114, nella foto la 114 495-5, modello **3033**, digitalizzato e migliorato del 1994.



Foto n. 2: la vecchia E 44.0 diviene 144.0.



Foto n. 3: una restaurata E 44 in un viaggio speciale.



Foto n. 4: la 144.5 (modello Roco) in azione analogica a Vibaden.



Foto n. 5: la E 91, dopo il 1968 diviene 191.



Foto n. 6: la E 94 192, a Göppingen nel 2007, nella foto di Marco Palazzo si vede il tettuccio parasole allungato.



Foto n. 7: le E 94, dopo il 1968, diventano 194.



Foto n. 8: le E 10 diventano 110.



Foto n. 9: altre serie di E 10 diventano 112/114.

Esempi: **foto n. 10** le E 18 diventano 118.

foto n. 11 e n. 12 le E 40 diventano 140, queste macchine nate principalmente per il servizio merci rapido, vengono poi impiegate anche per il servizio di treni locali e navetta.

Alle 140 infatti con gli anni verranno in aiuto oltre alle 150 (già E 50) anche le moderne 151 dal 1972.

foto n. 13 vedete una 140 (modello della Roco) che traina delle Silberling in una composizione mista.

foto n. 14 Le carrozze passeggeri con colori monotoni sino al 1972.

foto n. 15 e n. 16 L'industria siderurgica ha bisogno di grandi quantità di ferro e si creano pesanti composizioni di carri Eaos carichi di rottami.

foto n. 17 Un curioso convoglio trainato da una 160; viene qui simulato il trasporto di una Br 98 (Glaskasten) per un museo ferroviario e come nella realtà il lungo comignolo della vaporiera è stato smontato per possibili problemi con il *franco elettrico* (foto tratte da Eisenbahn Kurier, numero speciale del 1985, anno del 150° anniversario della nascita della ferrovia in Germania).



Foto n. 10: le E 18 diventano 118, qui la 118 024-9.



Foto n. 11: le varie E 40 diventano 140, qui la 140 859-0.



Foto n. 12: la 140 859-0 spinge delle Silberling.



Foto n. 13: una 140 (Roco) traina delle Silberling.



Foto n. 14: le carrozze passeggeri sino al 1972 sono verdi o azzurre.



Foto n. 15: pesanti composizioni merci per l'industria siderurgica.

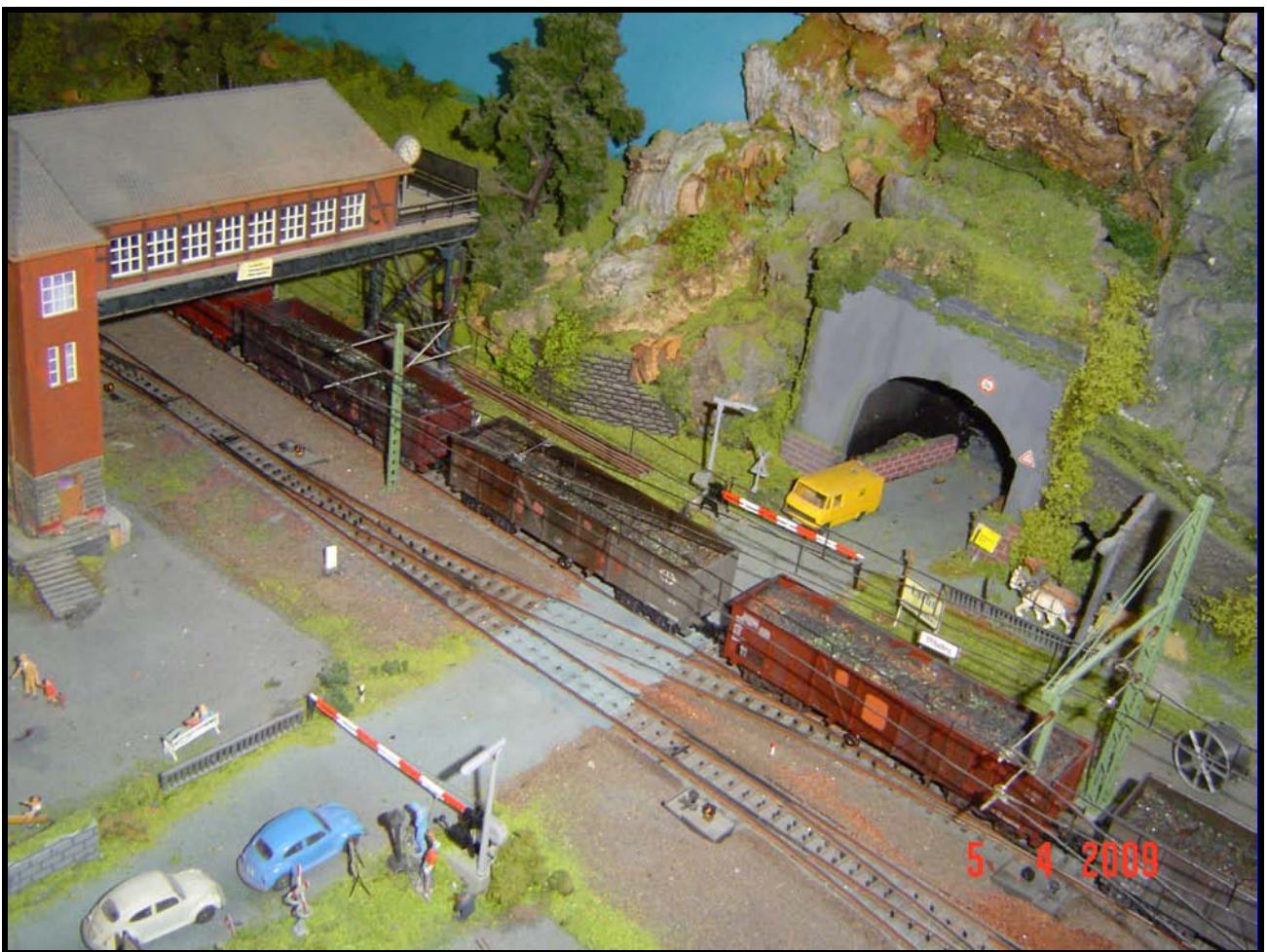


Foto n. 16: pesanti composizioni merci per l'industria siderurgica.



Foto n. 17: la 160 012-1 traina in carro ultrabasso una Br 98 museale.

LA FINE DEI TEE

Come i TEE rimpiazzarono composizioni come la Genziana Blu, come idealmente nella [foto n. 18](#), le varie crisi economiche e d'energia che da sempre caratterizzano il mondo occidentale (già quand'ero piccolo c'era la famosa *congiuntura!*), portarono, per note ragioni politiche, all'aumento spropositato dei carburanti (chi si ricorda l'Austerità e le *domeniche a piedi* del 1973?), cancellando la certezza di poter aver un petrolio a basso prezzo. Per fare un esempio concreto ho consultato vari documenti e ho visto che i costi del petrolio per barile/dollaro, pur tra brevi periodi di rialzi, ancora nel 1988 si aggirava sui 16 dollari, certo la *divisa* americana allora era più apprezzata, ma se pensiamo che oggi ci si accontenta di non superare i 100 dollari a barile...

Questi aumenti costarono il servizio ai giganteschi VT 11.5 "Musi di Balena", ritirati già nel 1972 e relegati a servizi interni.

Poi vi furono gravi incidenti a minare il servizio TEE, quale quello che del 1971 in Baviera, dopo un tragico incidente, fece sospendere il servizio del "Muso di cane", l'Ram Olandese-Svizzero, alcuni anni dopo svenduto dalle SBB CFF al Canada, lì modificato e solo in parte recuperato dalla rottamazione, recentemente, per un possibile (?) ripristino museale. Seguite le didascalie delle [foto dalla n. 18 alla n. 23](#).



Foto n. 18: il TEE VT 11.5 entra in servizio già nel 1957



Foto n. 19: il TEE VT 11.5 in sosta davanti al semaforo d'ingresso est.



Foto n. 20: il TEE VT 11.5 in partenza dal 1° binario di Vibaden.



Foto n. 21: il TEE Olandese-Svizzero entra in stazione sul 3° binario di Vibaden.



Foto n. 22: non rara la compresenza dei due TEE in Germania.



Foto n. 23: la motrice del TEE, qui in spinta.

I TEE RIMPIAZZATI DA...

Terribile fu l'incidente del TEE Ram Olandese–Svizzero nel 1971: vi morirono una trentina di persone per lo più non a causa dello sviamento in curva, ma (orrore) per il distacco delle cucine e dei suppellettili vari non ben ancorati e le conseguenti esplosioni di vetri non temperati. Il servizio fu sospeso e affidato mezzi in composizione ordinaria alcuni giorni dopo.

Fu affidato anche a potenti diesel 210 con turbina a gas (foto n. 24), di cui abbiamo già parlato nel **63° Capitolo (8ª parte), che trainarono anche il “TEE Bavaria”.**

Anche i potentissimi 103, costruiti in gran numero dopo il 1970, (foto n. 25), almeno nelle zone interne elettrificate, trainarono lussuose carrozze per i TEE e per IC.



Foto n. 24: una 210 al traino di carrozze per treni rapidi.



Foto n. 25: le 103 trainano i TEE e gli IC.



Foto n. 26: l'ET 85 divenne, dopo il 1968, 485 (modello Roco).

Solo un accenno alla nomenclatura degli elettrotreni.

Sparì la ET che li accumulava, così gli ET 30, 56, 85 (foto n. 26), o la unica ET 91 01 (foto n. 27 e n. 28), divennero rispettivamente: 430, 456, 491. Naturalmente solo per fare pochi esempi con modelli prodotti dalla Märklin, dalla Trix, o dalla austriaca Roco.

Dopo il 1968 i nuovi arrivi, come l'elettrotreno 420, creato nel 1972 per i Giochi Olimpici di Monaco, furono già ribattezzati senza la iniziale ET (foto n. 30). Una nota curiosa su questo 420 urbano ed extraurbano: riuscitissimo come rapida metropolitana di superficie, con tante porte, 448 posti (solo 254 seduti) con accelerazioni di tipo automobilistico, ma con la limitazione della mancanza di toilette, di cui ho parlato nel **Capitolo 36°**, dedicato alle E 41 ed in particolare al variopinto convoglio della 141 248-5 (foto n. 31), creato nella realtà proprio per dar conforto agli *incontinenti* pendolari, costretti a *tenersela* sui 420!

UNA CURIOSA NOTA TUTTA ITALIANA

Incredibile!?! C'è molto di peggio e non *fatevela sotto* dal ridere leggendo la mia nota curiosa, che ho dovuto aggiungere dopo aver

accompagnato mia moglie a prendere il treno per recarsi a Roma dopo che i telegiornali avevano strombazzato la riapertura della *Stazione Tiburtina* (badate solo parziale). La mia signora adora il treno, ma da circa un anno (dopo l'incendio alla seconda stazione capitolina) era stata costretta ad avvalersi degli autobus, siamo quindi ritornati a *prendere il treno*, ma nel fare il biglietto abbiamo trovato alcune amare sorprese:

- 1) soppressione dell'Eurostar;
- 2) peggiorato l'orario di collegamento con la Capitale;
- 3) aumento dei prezzi e... dei ritardi e...

CURIOSITÀ: agli *incontinenti* viaggiatori, che arrivino a Perugia, consiglio vivamente di provvedere al *natura premit* prima di scendere nella Stazione del capoluogo umbro! Da molti anni infatti le toilette del Bar locale si avvalgono solo di quelle del Fabbricato Viaggiatori che, attenti, sono quasi sempre inagibili (!). Lo Stato *impone* ai privati esercizi di avere un *bagno pubblico*, ma non si preoccupa di far applicare alle proprie strutture le Sue direttive... è uno scandalo intollerabile.



Foto n. 27: l'ET 91 divenne, dopo il 1968, 491 (modello Märklin 37580).



Foto n. 29: il 491 Märklin in linea a Vibaden.



Foto n. 30: nel 1972, in occasione dei Giochi Olimpici a Monaco, esordirono gli elettrotreni 420/421/420.



Foto n. 31: il varipinto convoglio trainato dalla 141 248-5 a Vibaden.

(fine IX parte)

Gian Piero Cannata

