

**CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE**

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

SI RINGRAZIA MARCO BRIZIARELLI PER L'AIUTO STORICO

**VIII parte - ANNI DAL 1968 AL 1973****NUOVA NOMENCLATURA DEI LOCOMOTORI DIESEL**

**Foto n. 1: la 260 417-1 e la 290 188-2 nel deposito di Vibaden.**

Anche per le macchine diesel il 1968 fu un momento di conversione; come per le vaporiere ci saranno voluti mesi per adeguare la nuova forma di classificazione. Le locomotive a combustione interna, *Verbrennungskraftlokomotiven*, avevano una “V” (anche in tedesco si può sintetizzare!) che precedeva il numero di serie, dopo il 1968 la “V” venne sostituita da un numero e così senza entrare troppo in dettaglio potete dalla [foto n. 1](#) osservare due universali macchine da manovra che da V 60 e V 90 hanno acquisito la nuova classificazione in (2)60 (*altre precisazioni verranno date in seguito*) e (2)90. Le due sole V 188 divennero (2)88; l'unica V 300 fu classificata come (2)30 ([foto n. 2](#)), le V 200.0 divennero 220 ([foto n. 3 e n. 4](#)) e le V 200.1 potenziate, 221 ([foto n. 5 e n. 6](#)). Ancora, le V 160 si distinsero in diverse serie: 215, 216, di cui una pre-serie fu scherzosamente ribattezzata “Lollo”, per le *prominenze* sulle testate che ricordavano nel 1960 ai ferrovieri tedeschi

la prorompente beltà giovanile della *nostra* Gina Lollobrigida (la mia 216 **nella foto n. 7**, è dotata di fumogeno **72270**, da attivare durante l'accensione o simulando un guasto). Le V 160 di serie furono poi classificate 216 (**foto n. 8**). Altre, come le V 162, divennero 217.

Mi preme sottolineare che solo 12 V 164 furono in servizio prima del 1968 (poi tutto il grande gruppo di 411 locomotori fu classificato come 218, **foto n. 9**). Otto macchine, con turbina a gas, per pochi anni, sino al 1978 per la precisione, furono classificate nel gruppo 210 per poi essere riconvertite in 218.9 (**foto n. 10**).

La piccola famiglia delle V 80 venne riclassificata 280, a circa metà degli anni Settanta erano state tutte alienate dal servizio (**foto n. 11**).

La numerosissima famiglia della V 100, già distinta in serie 1, non potenziata, e serie 2, diverranno rispettivamente 211 e 212 (**foto n. 12 e n. 13**). E naturalmente sto parlando di loco molto comuni, ma se entrassimo nel dettaglio dei prototipi sperimentali...

Altri numeri precedettero i VT (per esempio gli 11.5 divennero 610), i “calabroni” o VT 98, mutarono in 798 (curiosa la **foto n. 14** del 2007 di Marco Palazzo) e le draisine prima classificate TVT 6219 divennero 701 (**foto n. 15**). I Köf II invece ricevettero un 3 seguito da un 23 (**foto n. 16 e n. 17**), i Köf III un 3 seguito da un 32 o da un 35 e non vi annoio oltre passiamo ai convogli abbinabili.



**Foto n. 2: la 288 002-9 e la 230 001-0 nella stazione di Vibaden.**



Foto n. 3: la V 200 018 a Vibaden nel 1967.



Foto n. 4: la 220 007-9 a Vibaden dopo il 1968.



**Foto n. 5: la V 200 150 dopo il 1968 verrà riclassificata 221.**



**Foto n. 6: ecco la 221 107-6 in linea a Vibaden.**



Foto n. 7: una 216 di pre serie (*Lollo*) con il motore in difficoltà!!



Foto n. 8: una V 160 di serie ha ricevuto la classificazione 216 025-7.



Foto n. 9: sul ponte girevole del Bw di Vibaden una 218 231-9.



Foto n. 10: è del 1970 la 210 001-4 con turbina a gas.



Foto n. 11: una ex V 80 diviene 280 dopo il 1968.



Foto n. 12: una V 100 2027 diverrà 212 dopo il 1968.



Foto n. 13: una ex V 100.1 è classificata come 211 dopo il 1968.



Foto n. 14: gli Schienenbus da VT 98 a 798, qui sviati a Vibaden, in una curiosa foto di Marco Palazzo.





Foto n. 15: le draisine per la manutenzione della linea aerea passano da TVT 6219 a gruppo 701, qui sul binario di destra con la passerella.



Foto n. 16: la vecchia classificazione di un Köf II (vedi foto n. 17).

# I PICCOLI KÖF



Foto n. 17: un Köf II, traina un carro carbone nel Bw a Vibaden.



Foto n. 18: un Köf II, ora 323, traina un carro serbatoio.

Diffusi in ogni dove, affidabili. Ad essi possiamo abbinare di tutto, a patto di non esagerare, in fondo sono sempre e comunque piccoli...

**Esempi:** **foto n. 17** i Köf erano sempre presenti nei BW.

**foto n. 18** carro BP invecchiato (Liliput) a Vibaden.

**foto n. 19** carri serbatoio trainati vicino al mercato rionale di Vibaden in una foto del 2007 di Marco Palazzo.

**foto n. 20** la V 80 002 è destinata (come al vero) ad un museo.

**foto n. 21 e n. 22** un Köf traina un tender di una 043, con fatica, perché metallico e de-motorizzato della *Roco*, sul ponte della piattaforma girevole di Vibaden, la foto reale, a cui mi sono ispirato, è stata pubblicata da:  
“Le locomotive a vapore, tecnica e funzionamento”

*Dispense, Editoriale del Garda*

**foto n. 23** La “ammucchiata” di 5 Köf, che formano la parola PAUSE, intervallo o pausa in tedesco, è resa possibile da una Multitrazione (sigla per la C S 2: M. U., in inglese). Una simile curiosa composizione (*costosetta* in H0) viaggiava durante la grande parata di Norimberga nel 1985. Le grandi lettere sono state realizzate al computer in corpo 72 e carattere Impact che più si avvicinava a quello delle vere foto.



**Foto n. 19: un Köf II 323 traina dei carri serbatoio vicino al mercato rionale di Vibaden (foto di Marco Palazzo).**



Foto n. 20: il Köf 323 530-6 traina la 80 002 per il museo di Vibaden.



Foto n. 21: il Köf 323 092-7 traina il tender di una 043.



Foto n. 22: il Köf 323 092-7 traina il tender di una 043 sul ponte girevole.



Foto n. 23: ben 5 Köf portarono gigantesche lettere per formare la parola PAUSE durante la grande Parata di Norimberga nel 1985.

# PAUSE

## 230 001-0, UN GIGANTE IN AZIONE

Lo sfortunato dieselone, demolito senza *pietà museale*, fu dopo i pochi anni in cui fece realmente servizio per le DB come V 300, riclassificato come 230 001-0.

Dalle tante foto reali visionate, anche per la realizzazione del **Capitolo 33°**, il gigante era spesso utilizzato per treni passeggeri a composizione mista (per non dire arrangiata, con carrozze Silberling e *ricostruite* a 4 assi) e per il traino di pesanti treni merci.

**Esempi:** **foto n. 24 e n. 25** carri per rottami e merci alla rinfusa o pezzi per macchinari.

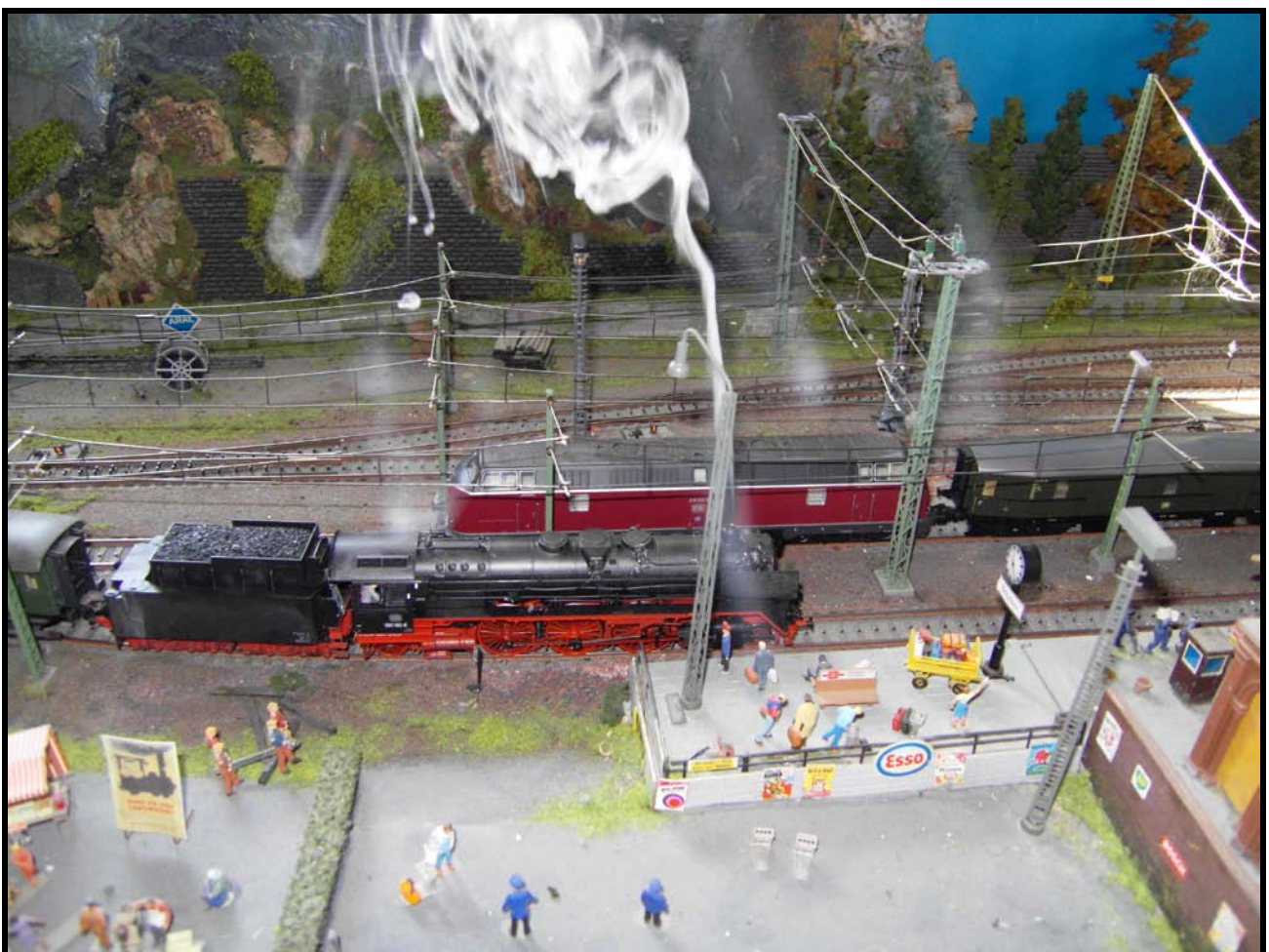
**foto n. 26** incontro a Vibaden tra una 001 in arrivo e la 230 prossima alla partenza dopo che si sarà portata sul corretto binario destro. *Foto riproposta.*



**Foto n. 24: la 230 001-0 nel curvone est di Vibaden.**



**Foto n. 25: la 230 001-0 traina un pesante convoglio a Vibaden.**



**Foto n. 26: la 230 001-0 e la 001 161-9, incontro nella stazione di Vibaden.**

## I DIESEL PIÙ COMUNI

Non basterebbe una enciclopedia per rendere giustizia alle diesel più comuni quali le 211/212, alle 220/221 alle 216 e 218

**Esempi:** **foto n. 27** una 220 tra carrozze carri in una Vibaden affollata.

**foto n. 28** la 211 286-0 traina carri pesanti con blocchi d'acciaio (art. 48742, novità del 2011).

**foto n. 29** carri carichi di rottami, spesso è meglio dare sfogo alla fantasia e riempirli con materiali eterogenei, persino con *scarti* di aggiuntivi in eccesso di carri e vecchie loco dismesse.

**foto n. 30** la stazione di Vibaden attraversata da convogli di carri porta auto e carri cisterna.

**foto n. 31** incontro in linea tra due 212 al traino di un convoglio raccoglitore e di uno formato da carri sporchi di calcare (**foto n. 32 e 33**).

**foto n. 34** la 210 001-4 traina il "Bavaria".



**Foto n. 27: una 220 tra carri e carrozze a circa del 1969 a Vibaden.**





Foto n. 28: la 211 286-0 traina carri pesanti con blocchi d'acciaio.



Foto n. 29: carri carichi di rottami (in parte auto costruiti) a Vibaden.



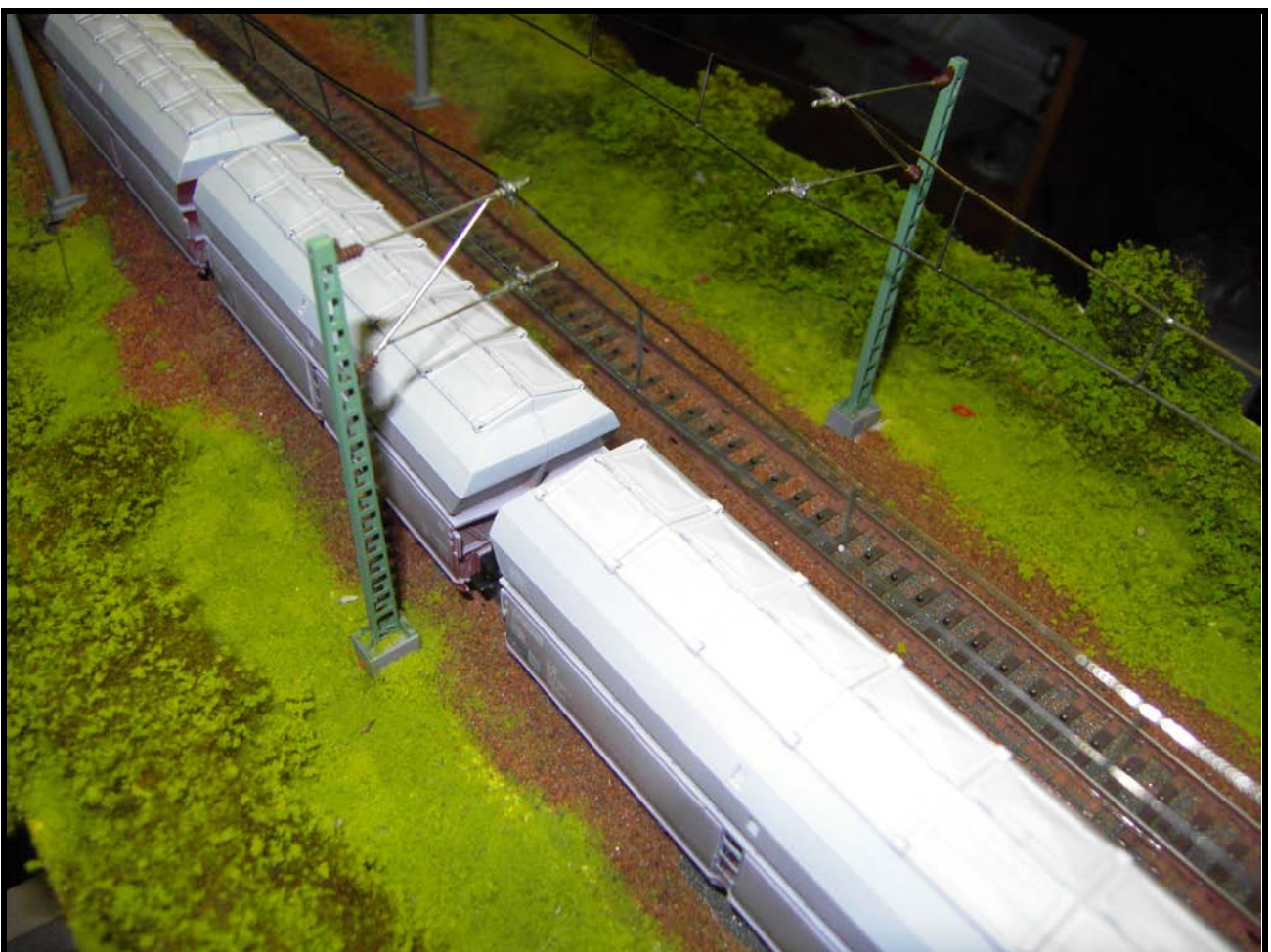
Foto n. 30: carri carichi di auto e convogli di carri serbatoio a Vibaden.



Foto n. 31: incontro in linea tra due 212 a Vibaden.



**Foto n. 32: carri chiusi e industriali in un convoglio raccoglitore.**



**Foto n. 33: carri carichi di calcare (invecchiati dalla Märklin).**



Foto n. 34: la 210 001-4 traina il "Bavaria".

(fine VIII parte)

Gian Piero Cannata

