

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE (VII parte)

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)
SI RINGRAZIA MARCO BRIZIARELLI PER L'AIUTO STORICO

Il convoglio di Adenauer, Erhard, Kiesinger e Brandt

Questo particolare convoglio fu a disposizione per viaggi ufficiali del primo *Kanzler* della rinata Germania libera Konrad Adenauer sino al 1963 (anno delle sue dimissioni, [foto dalla n. 1 alla n. 6](#)), con una speciale carrozza “garage”, che ospitava la sua *Mercedes ufficiale* ([foto n. 3](#)). Dal 1963 al 1966 il secondo Cancelliere, Ludwig Erhard, grande economista bavarese, tra l'altro fautore del *Wirtschaftswunder* (in tedesco miracolo economico), utilizzò anch'egli il famoso convoglio forse però già trainato dagli, allora nuovissimi, locomotori E 10 ([foto dalla n. 7 alla n. 9](#)). Nelle foto tra il 1966/69 il convoglio del 3° *Kanzler*, Kurt Kiesinger, era trainato da una E 10 con *piega dei pantaloni*. Nell'opuscolo consegnato insieme al convoglio che la Märklin riprodusse nel 1999 ([art. 43229](#)), c'è anche la foto di Willy Brandt, cancelliere dal 1969 e famoso per la sua *Ostpolitik*, ma naturalmente dopo il 1968 si dovrà far trainare il *Kanzler* Brandt da una 110...



Foto n. 1: una potente 01 1053 traina il convoglio di Adenauer.



Foto n. 2: il convoglio di Adenauer.



Foto n. 3: la carrozza "garage" del convoglio di Adenauer.



Foto n. 4: la 01 1053 arriva a Vibaden con il convoglio di Adenauer.



Foto n. 5: scaricata la macchina di Adenauer, cameraman, giornalisti e una piccola folla intorno al *Kanzler*.



Foto n. 6: Konrad Adenauer tra la gente.



Foto n. 7: la E 10 190 traina il convoglio con il Kanzler Ludwig Erhard.



Foto n. 8: la E 10 190 traina il convoglio con il Kanzler Ludwig Erhard.



Foto n. 9: il convoglio con il Kanzler Ludwig Erhard entra a Vibaden.



Foto n. 10: la E 10 345 traina il convoglio con il Kanzler Kurt Kiesinger.

ULTIME FOTO PRIMA DEL 1968

La Germania, ancora in gran parte sconvolta dalle distruzioni immani della 2^a guerra mondiale, solleva con grande vigore la testa di fronte al mondo con un vorticoso sviluppo economico che la porterà, in meno di venti anni, ai vertici dell'economia europea.

Ripristinare linee ferroviarie distrutte, e crearne di nuove, è agli inizi, per l'economia tedesca occidentale, l'unica vera priorità, perché solo con i treni si possono movimentare uomini e mezzi e manufatti eccellenti, perché solo con i treni arriveranno da zone dell'Europa meno fortunate (e anche dall'Italia!) tanti *lavoratori* che potranno rimpiazzare i tremendi vuoti di milioni di morti... ecco, arrivano gli emigranti con le valigie di cartone, come gli *extracomunitari* di oggi.

Detto questo, le ultime foto di una stazione tedesca, se pure di fantasia, intorno al 1965 (foto dalla n. 11 alla n. 14).

Il pesante convoglio di carri Fz 120, trainato da una V 36 (foto n. 15 e n. 16), simboleggia gli sforzi DB per il ripristino o la creazione di nuove linee... io, che vivo in Umbria dal 1970, sto aspettando da 40 anni e passa il *raddoppio* di cui si vociferava sin da quando Bufalo Bill arrivò a Perugia con il suo Circo alla fine dell'Ottocento...!



Foto n. 11: a Vibaden, a metà degli anni Sessanta ancora tanto fumo.



Foto n. 12: a Vibaden, a metà degli anni Sessanta, ancora tanto fumo.



Foto n. 13: arriva una storica Br 23 001 e un convoglio Hechte.



Foto n. 14: arriva una storica Br 23 001 e un convoglio Hechte.



Foto n. 15: Br 23, Br 01, E44 nel 1965 a Vibaden.



Foto n. 16: un convoglio di carri Fz 120.



Foto n. 17: carri Fz 120, per la costruzione o ripristino di linee.

ANNI DAL 1968 AL 1973

Eccoci dunque arrivati al 1968: nell'aprile di quel fatidico anno le ferrovie tedesche occidentali misero in atto una rivoluzione telematica (noiosa per qualche *vecchio addetto*, come oggi la rivoluzione digitale per la TV). Naturalmente ci vollero molti mesi perché le macchine fossero adeguate alla nuova marcatura, a volte per le vaporiere si vedono foto con l'antica denominazione ben oltre l'aprile del 1968, in qualche caso venne conservata, provvisoriamente, la numerazione doppia (esempio nella 44 384 che aveva due cartelli sulla parte frontale, il secondo 044 384-6). Si hanno esempi di Br 44 con la marcatura vecchia persino nel novembre del 1968 e oltre. Ricordo poi, a chi non fosse proprio al dentro della questione, che la ferrovia della Germania EST (Deutsche Reichbahn) aveva gradatamente dato alle vaporiere rimaste, dopo la *annessione* alla Russia Sovietica (CCCP), una diversa numerazione che fu mantenuta sino alla fine del vapore (circa il 1984). La nomenclatura cambia invece per tutti i mezzi delle DB nelle foto alcuni esempi, per ora riferiti esclusivamente alle macchine a vapore.

NOMENCLATURA DELLE VAPORIERE

Senza voler fare un elenco lunghissimo seguite le didascalie dalla **foto n. 18 alla foto n. 34**.



Foto n. 18: le Br 01 a carbone, con caldaia nuovo tipo, divengono 011.



Foto n. 19: convoglio della Br 011 con vettura di 1ª classe azzurra.



Foto n. 20: le Br 01 a carbone, con caldaia vecchio tipo, 001.



Foto n. 21: convoglio della Br 001 161-9 con carrozze miste.



Foto n. 22: le Br 23 diventano 023, qui la 023 004-5 in spinta di un convoglio reversibile di Silberling.



Foto n. 23: la 023 004-5, in servizio nella regione del Saarbrücker .



Foto n. 24: le Br 41 a carbone cambiano in 041.



Foto n. 25: le Br 41 a nafta cambiano in 042.



Foto n. 26: ancora numerose le Br 44 che diventano 044.



Foto n. 27: una 044 impegnata con pesante convoglio.



Foto n. 28: il pesante convoglio di tubi Mannesmann.



Foto n. 29: carri invecchiati e tubi Mannesmann legati come al vero.

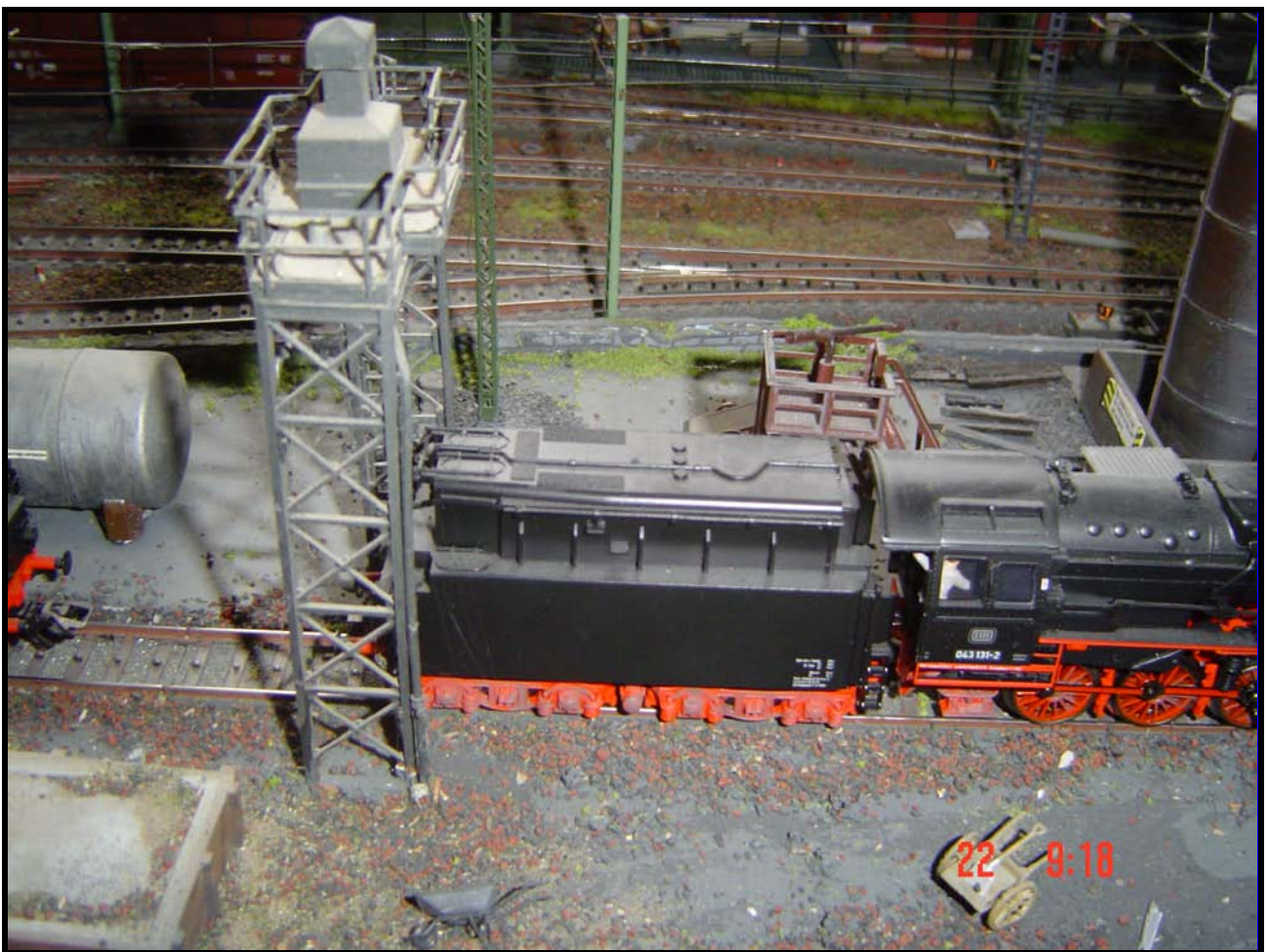


Foto n. 30: le Br 44 a nafta divengono 043.



Foto n. 31: le poche Br 55 rimaste divengono 055.



Foto n. 32: le affidabili Br 64 dopo il 1968 rinominate 064.



Foto n. 33: molte vaporeiere ritirate, qui la Br 78 nel suo *ultimo viaggio*.



Foto n. 34: una Br 86 rinominata 086 nel Bw di Vibaden.

Avrei potuto fare molti altri esempi, ma non sarebbero bastate altre 100 fotografie, pensate solo che non ho fatto cenno al Gruppo 50, tanto numeroso dopo il 1968 che furono creati vari sottogruppi 050, 051 e 052 e quest'ultimo non aveva nulla a che vedere con le Br 52 (Le Kriegslokomotiven) che non superarono il 1968, se non come mezzi museali. Persino per le 38 vi consiglio la lettura del mio **Capitolo 28°.**

(fine VII parte)

Gian Piero Cannata

