

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

V parte

LA E 69 02 E LE SILBERLING



Foto n. 1: le carrozze Silberling trainate dalla piccola E 69 02.

Una curiosità per quanti non avessero una biblioteca di riviste tedesche da consultare: come vedete nelle [foto n. 1 e n. 2](#) la piccola E 69 02 ([art. 34475](#), un *strano*, e mai riproposto, tipo di Delta con *funzioni* di accensione delle luci e di rallentamento) sta trainando ben due Silberling nei pressi della stazione di Vibaden.

Questa simpatica loco elettrica è spesso ritratta con delle carrozze di questo tipo e in una foto, addirittura del 1981, la si vede ancora in livrea verde, rinominata ovviamente 169 002, ma ancora priva del *biscotto* che sta trainando una sola Silberling in livrea bicolore.

Quindi, in alcune macchine *storiche*, le DB non ritennero opportuno mutare, se non nella nomenclatura, l'aspetto esteriore, anche se non dobbiamo dimenticare che nella E 69 03, in livrea rossa, il *biscotto* fu invece applicato; anche questa piccola elettrica è stata prodotta dalla

Märklin come **art. 37477** e, a causa della ridotta capienza in cabina (del modellino in H0!) montava uno *strano* digitale senza possibilità di cambio codice. Grazie all'ottima presa di corrente le mie E 69 riescono a tirare le Silberling, certo non su salite esagerate!



Foto n. 2: le carrozze Silberling e la E 69 02 al passaggio a livello.

ANNI DAL 1962 AL 1965

ARRIVA IL RHEINGOLD E NUOVI SERVIZI MERCI

Con la realizzazione di nuove potenti locomotive elettriche quali le E 10, prima di vari prototipi (che fecero da esperimento per i gruppi definitivi) le DB rispolverano nomi altisonanti per i convogli che dovevano servire la nuova clientela del *Wirtschaftswunder* (ovvero, miracolo economico): Rheingold, Rheinfeil, Helvetia ecc.

Dal 1962 vengono trainati dalle potenti E 10.12, che si distinguevano dalle altre E 10 sia per la parte anteriore angolata (ribattezzate perciò *con la piega dei pantaloni* dal personale DB) sia per la mancanza del corrimano sotto i finestrini anteriori, la qual cosa conferiva alle macchine una indubbia eleganza.

I convogli merci debbono invece offrire un servizio sempre più puntuale e sicuro per la consegna in ogni stato europeo dei prodotti

tedeschi siderurgici e manifatturieri. Già negli anni Trenta le ferrovie del Reich sentirono la concorrenza del trasporto su gomma, ma negli anni Sessanta la questione era divenuta insostenibile. Le DB cercarono di arginare l'emorragia dei Clienti... ci stanno ancora provando. In quegli anni era per esempio il *boom* per le auto Volkswagen. Oltre alle E 50, ricordiamo che sono oramai in servizio anche le E 40, spesso in testa a lunghi convogli di carri tipo Off 52 (foto n. 5). Nella foto n. 6 i tipici carri per la rapida consegna di merci alla rinfusa, le cosiddette "Unità Leig", utilizzate dall'anteguerra sino al 1978.

Esempi: foto n. 3 e n. 4 Nel 1962 il Rheingold viene tirato dalle Nuove E 10.12.

foto n. 5 Una E 40 traina un convoglio di carri Off 52 (o simili a doppia unità bloccata), carico di "maggiolini", le arcinote auto popolari della Volkswagen.

foto n. 6 Unità Leig a Vibaden, carri doppi dotati di un soffietto, create già nell'anteguerra per contrastare, con un servizio più efficiente, l'agguerrito trasporto su gomma.



Foto n. 3: convoglio Rheingold trainato da una E 10 a Vibaden.



Foto n. 4: convoglio Rheingold è in colore azzurro e crema.



Foto n. 5: una E 40 con carri porta auto tipo Off 52 e simili.



Foto n. 6: “Unità Leig”, carri doppi dotati di intercomunicazione, nate per contrastare la concorrenza del trasporto su gomma.

UNA PICCOLA LOCO ELETTRICA DA MANOVRA E 60 10

Rare le locomotive elettriche da manovra presso le DB e spesso si adattavano a trainare dei piccoli convogli merci su tratte particolari e senza livellette impegnative. La E 60 10 che vedete nelle [foto dalla n. 7 alla n. 9](#), è stata amorevolmente conservata per uso museale e, al vero, ha partecipato alla parata di Norimberga del 1985.

Il modello Märklin è l'[articolo 37562](#) del 2003.

I carri sono tutti Märklin ed invecchiati singolarmente.



Foto n. 7: E 60 10 al traino di un mini convoglio *raccoglitore*.



Foto n. 8: carri birra (in coda), uno per le banane e un cisterna.



Foto n. 9: particolare del convoglio e dei carri birra.

LOCOMOTIVE A VAPORE IN DIFFICOLTÀ

A metà degli anni Sessanta presso le DB le locomotive a vapore sono già ridotte in maniera drastica. Si è cercato di sperimentare nuovi sistemi per incrementare le loro prestazioni e diminuire il *loro appetito* di carbone o nafta. Vi furono tentativi con il gas che sfociarono in una quasi tragica soluzione (credo con il gruppo Br 56). Si riuscì tuttavia a ridurre il consumo di alcune locomotive tedesche (notevole risparmio di carbone, si parlò di circa il 20%), grazie all'ingegno dei progettisti italiani Franco e Crosti (a proposito non sono citati sulle enciclopedie!) che già avevano realizzato in Italia varie modifiche alle nostre FS 625, 685 e 740, trasformandole nel secondo *dopoguerra* rispettivamente in 623, 683, 741 e 743.

Le autorità DB venute a sapere delle ottime performance soprattutto delle 741 (locomotive turbo per l'epoca!), commissionarono uno studio di fattibilità ai progettisti italiani, che fecero realizzare dapprima una Br 42.9 **foto n. 10** e poi una variazione delle Br 50 che divennero Br 50.4.

Come è noto le locomotive equipaggiate con i preriscaldatori avevano però dei problemi di corrosione evidenti che vanificavano il risparmio in termini energetici.



Foto n. 10: la Br 42 9000 con la modifica dei progettisti Franco-Crosti

UNA SPECIALE DOPPIA TRAZIONE

Spesso a causa degli *acciacchi* delle vaporiere e per la pesantezza dei convogli sempre più impegnativi a causa del miracolo economico, il *Wirtschaftswunder* tedesco, per le loco a vapore si faceva uso di doppie trazioni. Nel modellismo queste imponenti composizioni sono sempre spettacolari...!

Le foto sono tutte di una (finta) *doppia trazione* tra una Br 52 3407 ([art. 37151](#) mfx del 2007) ed una, in realtà trainata, Br 50 3143 una vecchia vaporiera ([articolo 3315](#)), risalente al 1986 e resa folle. Per evitare un surriscaldamento del dispositivo fumo ([7226](#)) ho inserito, nella caldaia della vecchia analogica, un piccolo decoder Märklin per funzioni e l'effetto è già notevole, se poi volessi insonorizzare totalmente la doppia trazione (la Br 52 è già rumorosa!) posso, dietro la vecchia Br 50, abbinare un carro sonoro, aumentando, specie per i giovani che vengono a visitare il mio plastico, la veridicità della composizione tra fumo e frastuono.

Seguite le [foto dalla n. 11 alla n. 16](#).

La doppia Carlotta della [foto n. 14](#) è l'[articolo 37355](#) del 2007, che aumenta, con la sua non trascurabile rumorosità, la spettacolarità dell'incontro in curva!



Foto n. 11: la Br 52 3407 in doppia con la Br 50 3143 al PXL di Vibaden.



Foto n. 12: la Br 52 3407 in doppia con la Br 50 3143 al PXL di Vibaden.



Foto n. 13: la doppia transita sulla curva esterna presso la Fattoria.



Foto n. 14: le due vaporeiere incontrano in curva una *Doppia Carlotta*.



Foto n. 15: lo spettacolo e il fumo sono notevoli!



Foto n. 16: la Br 52 3407 e la Br 50 3143 nella curva ovest di Vibaden.

(fine V parte)

Gian Piero Cannata

