

# CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

## - XII parte -

### 1987, NUOVI NUMERI E COLORI PER LE EX V 60

Nel 1987 per le macchine da manovra ex gruppo V 60 vi fu un altro cambiamento sia cromatico che numerico. Già nel 1968 erano state divise in due distinte numerazioni 260 e 261 (queste ultime erano state potenziate, [foto n. 1](#)), poi nel 1987 furono distinti in 360, 361, 362, 363, 364 e 365. Si trovano quindi modelli che veramente danno i... per fare un po' di chiarezza ho elaborato il prospetto (nella tabella dopo la foto) in cui cerco di chiarire al meglio che ho potuto la questione.

La 261 001-2 con colorazione apparentemente simile a quella con il *bavaglino* è datata (come revisione) 12 febbraio 1969, potrebbe aver ricevuto quel colore per distinguere le 261 dalle 260 e poi nel 1987 sarà stata riclassificata. La 361, della [foto n. 2 e n. 3](#), aveva ricevuto già la nuova colorazione dopo il 1975 circa e il nuovo numero dopo il 1987, mentre la 361 della [foto n. 4 e n. 5](#) dopo il 1987 ricevette anche una livrea simile a quella della 120 con *bavaglino*.



Foto n. 1: nuovi colori rosso-beige per le 261 (260 potenziate).

## Prospetto esplicativo per V 60

da V 60 a 260 nel 1968 (261 loco potenziata) per cambiamento con numerazione al computer

da 260/261 a 360/361 nel 1987 (cambio numerazione al computer)

da 360 a 364 se con telecomando agli inizi del 1988

da 361 a 365 se con telecomando agli inizi del 1988



Foto n. 2: la 361 122-5 con nuova livrea (dal 1975 circa) e numerazione (dal 1987).

Vi erano poi delle ex V 60 con gancio automatico simile a quello montato sui Köf III Br 332/335, e furono marcate come 362 e 363, insomma una babele di sigle che ci porterebbe troppo fuori tema (vedi comunque la [foto n. 6](#)).





Foto n. 3: la 361 122-5 impegnata nello smistamento di carri a Vibaden.



Foto n. 4: la 361 838-6 con nuova livrea e numerazione (dal 1987).





Foto n. 5: la 361 838-6 con nuova livrea manovra dei carri a Vibaden.



Foto n. 6: una 363 652-9 con gancio automatico (in giallo).

## 1987, NUOVI COLORI PER LE 212 E PER LE CARROZZE IC NUOVI CARRI MERCI

Nelle [foto n. 7](#), [n. 8](#) e [n. 9](#) altri esempi dei nuovi colori applicati alle 212, a loco e carrozze IC, mentre nelle [foto n. 10](#) e [n. 11](#) nuovi carri arrivano a Vibaden: è l'era dei container.





Foto n. 7: nuova livrea per la 212 242-2 (tipo *bavaglino* dal 1987).



Foto n. 8: la 111 068-3 traina le nuove carrozze IC.





Foto n. 9: nuova livrea per le carrozze IC.

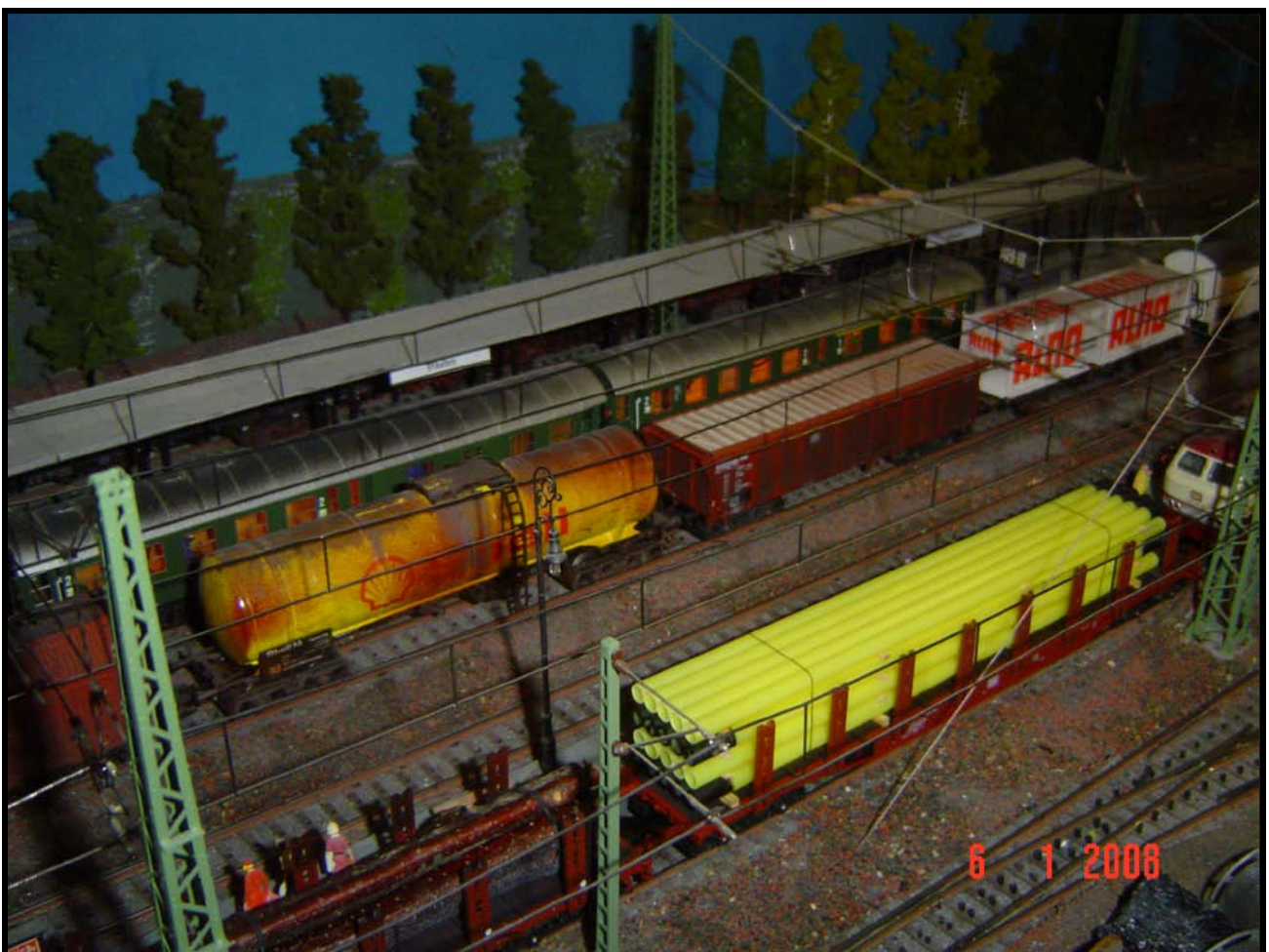


Foto n. 10: nuovi carri a Vibaden.





Foto n. 11: nuovi carri a Vibaden.

### 1990, L'EFFIMERO VOLO DEL *LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS*

Premesso che non ho mai preso un aereo, premesso che li considero i mezzi più inquinanti su questo pianeta, infine che li temo, dato che per decine di anni mi sono passati in estate a migliaia sopra la testa (casa a *Fregene*, Roma-Fiumicino), insomma che non mi sono simpatici... dunque, *ma non centra niente*, le DB, dal 27 maggio 1990 all'estate del 1993, in un momento in cui i Verdi tedeschi premevano sul governo federale (*contavano sempre di più*) perché si limitassero i voli brevi interni, le DB, con mezzi ben collaudati, approntarono dei convogli che, con i colori della Compagnia di bandiera Lufthansa, avrebbero dovuto invogliare gli uomini d'affari tedeschi ad utilizzare per brevi tratti il treno per raggiungere l'aeroporto, e/o a sostituire addirittura l'aereo con un servizio di pregio. Dal *triste titolo* capirete che non fu un gran successo e nel 1993 fu soppresso.

Detto ciò, senza far altre polemiche, ecco delle foto che sul mio plastico ricordano quel breve periodo: la **foto n. 12** è stata ispirata da una reale: una 111 in *livrea ancora normale* traina carrozze con colori Lufthansa; le **foto n. 14, n. 15 e n. 16** mostrano una mia 103 molto trascurata, come avveniva specie nell'ultimo periodo del servizio, quando era già stata decisa la soppressione; seguite le altre **didascalie**.





Foto n. 12: una normale 111 traina le carrozze con colori Lufthansa.



Foto n. 13: le carrozze con colori Lufthansa.





Foto n. 14: una 103 "Lufthansa" traina le carrozze con i colori aeroportuali.



Foto n. 15: una 103 "Lufthansa" molto malmessa e trascurata.





Foto n. 16: la 103 "Lufthansa" trascurata (particolare).



Foto n. 17: una 111 "Lufthansa" (Roco) traina le carrozze con i colori aeroportuali.





**Foto n. 18: la 111 "Lufthansa" (Roco) con le carrozze a Vibaden.**



**Foto n. 18 bis: la vera 103 "Lufthansa" in piena corsa.**



## LA CURIOSA FOTO CON “PAPERINO”

La curiosa **foto n. 19** mostra una 216, nei colori blu oceano-beige che traina un unico e solo elemento dell'elettrotreno 403 (Lima) ridipinto nei colori Lufthansa; lo spunto mi venne anche questa volta da una foto reale; questa cromia, a mio giudizio, era molto indovinata per questi elettrotreni allora (anni Ottanta) di concezione modernissima e già ribattezzati da quei buontemponi dei ferrovieri DB “paperini”, per la strana forma a becco della loro parte anteriore. Nell'anno 2012 un “Donald Duck” 403/404 verrà prodotto dalla nostra Märklin, ma nei colori tradizionali, un modello *Insider* da prenotare.

Non mi domandate quale fu la *riuscita* di quei, pur esteticamente validi, modelli della Casa vicentina... stendiamo un velo pietoso sulla loro funzionalità operativa e niente *turpiloquio* sui loro pessimi timoni d'allontanamento, la loro plastica si irrigidì come avviene nei vecchi copertoni. Posso solo dirvi che, a parte l'elemento della foto, trainato, come è chiaro, ambedue gli elettrotreni Lima, da me *con sacrificio* acquistati a suo tempo, sono finiti nel 1997 al secchio e senza raccolta differenziata, *perché allora non c'era*.



**Foto n. 19: una 216 traina un elemento del 403/404 “Donald Duck” (Lima) con i colori Lufthansa.**



## **1990, ARRIVANO LE TEDESCHE DELL'EST**

Con la caduta del “Muro di Berlino” (10 novembre 1989), apparve chiaro che il sogno/incubo tedesco della Riunificazione, già durato 44 anni, potesse finire nel giro di pochi mesi e già il 3 ottobre dell'anno successivo, con la nascita della Germania unita, almeno *de jure* Berlino ridivenne la capitale. La Germania riunita si ritrovò però un immenso lavoro da fare (leggi salasso economico) perché i fratelli divisi dell'ex DDR comunista erano stati, per usare un eufemismo, leggermente *trascurati*. Berlino divenne capitale *de facto* solo nel 1997.

Detto ciò in quel periodo, a cavallo tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta, anche il panorama ferroviario tedesco improvvisamente mutò e si cominciò a veder circolare mezzi della Germania comunista, cosa inimmaginabile sino a qualche mese prima. Arrivarono così all'Ovest locomotori ben progettati come quelli della famiglia delle 243, che non potevano all'Est esprimere tutta la loro potenza a causa di problemi di linee (binari malconci).

Ecco un mio brano tratto dal libro “Serena discussione...” oggi da tutti i miei amici consultabile sul sito [www.3rotaie.it](http://www.3rotaie.it) .

\*Per quanto riguarda la DR della Germania dell'Est, vorrei precisare che l'amministrazione Sovietico-tedesca fu, a detta di tutti gli osservatori, oltremodo deleteria per lo sviluppo dei mezzi ferroviari e solo le Br 243 elettriche sono da considerare moderne e funzionali. A parte il necessario cambiamento di numerazione nel 1990, da 243 a 143 dovuto al fatto che il numero due (2) per il sistema DB corrispondeva alle loco Diesel, soltanto quando questi locomotori fecero, agli inizi in affitto, le prime apparizioni nelle linee *aperte* della Germania Ovest, poterono realmente essere sfruttati per la velocità: nella Germania Est le infrastrutture (binari) erano così obsolete che non era stato possibile provare l'efficienza e la velocità delle 243/143! Non si deve dimenticare che la Märklin ha messo in commercio oltre alla 243 **art. 3443** del 1993, anche tutta una lunga serie di varianti ed ha utilizzato nel 2007 queste macchine (loco Br 143, **art. 37433**) per un nuovo record da Guinness: duecento (200) di quei modelli lillipuziani hanno trainato, per mezzo di una speciale imbracatura e per dieci metri, una carrozza passeggeri... vera, da 47 tonnellate! Il tutto con riprese televisive, interviste e fanfare, come sarebbe accaduto da noi per Rivarossi o Lima... illusione.





Foto n. 20: una tedesca dell'EST a Vibaden, ancora marcata 243.

Le foto, dalla n. 20 alla n. 24, sono la testimonianza, in H0, di quel periodo un po' confusionario, con locomotori diesel ed elettrici con la marcatura invertita, per evitare *ingerenze* dei capitalisti dell'Ovest, per la paranoica gestione anti-Spionen della DDR; esempi: nelle DR all'Est una 120 era la rumorosissima diesel *Taiga Trommel*, la 132 la *Ludmilla* e non mi dilungo oltre. La curiosa foto n. 22 presenta una 143 (marcatura corretta per le DB) con i colori della Ruhr (DB), ma ancora con la scritta DR sulla fiancata.





Foto n. 21: una 243 traina un pesante convoglio.



Foto n. 22: una tedesca dell'EST con i colori della Ruhr, marcata 143.





Foto n. 23: una tedesca dell'EST arriva a Vibaden.



Foto n. 24: una altra tedesca dell'EST a Vibaden, marcata 212.



## 1991, ARRIVA IL PENDOLINO TEDESCO

Presentai nel **Capitolo 48°** l'inconsueto convoglio che ripropongo nella **foto n. 25**. Orbene al termine di quelle prove spettacolari i tecnici DB, impiegarono molto tempo (circa 4 anni) a realizzare un treno diesel automotore atto al *pendolamento* pur avendo acquistato (o acquisito sotto qualche altra forma) il brevetto FIAT relativo al sistema di inclinazione, che consentiva al convoglio italiano d'affrontare come un motociclista le curve. Perciò l'automotore, Br 610, fu messo in servizio solo nel 1991. Detto *fra noi*, come fanno i cinesi per i prodotti di tutto il mondo, così i tedeschi ci imitarono e in fondo, *barando* su cavilli di brevetto, qualche anno dopo, credo nel 1998, realizzarono un "altro Pendolino" (a brevetto teutonico) numerato come gruppo 611... non sono in grado di giudicare tecnicamente la cosa e probabilmente, a parte l'idea di partenza, la FIAT non avrà potuto recriminare... *legalmente*.

Chiuso il discorso eccovi le foto dei due Pendolini, italiano e tedesco:

**foto n. 25**: datata al massimo nell'aprile 1988, con la 120 che traina una carrozza misurazioni Dienst üm 312 e il *nostro* ETR 401 FS; alla composizione manca, come ampiamente riferito nel capitolo specifico, il motofurgone FIAT;

**foto dalla n. 26 alla n. 29**: databili dopo il 1991, con il pendolino DB gruppo 610 (brevetto FIAT) in servizio a Vibaden.

Il modello era un Delta Märklin (**art. 3476**, poi digitalizzato Motorola nel 2005 dalla Ciciesse Model di Milano), fu realizzato insieme alla Fleischmann che, a causa della semplicità del sistema d'inclinazione nel modello in H0, non si curò neppure di... brevettarlo (fonti *I Treni Oggi*).

### IN ITALIA LA STORIA PROSEGUE

C'è anche da dire che, alla prova d'esercizio in Italia, gli ETR 450, derivati direttamente dal mitico 401, a causa dell'impossibilità di ricevere parti di ricambio dei giroscopi viaggiano con il sistema di pendolamento disattivato, sistema che è stato applicato anche agli ETR 460 e 470. Grazie all'amico *italianista* Briziarelli ho anche saputo che nei moderni ETR 600 il pendolamento è funzionante... l'idea era buona e vi posso confermare, avendo viaggiato nel 1972 tra Roma e Foligno\* con il *pendolino* originario, che il comfort era *fantascientifico* per lo standard di quegli anni.

\* *leggete il brano all'inizio del § 9 del mio libro.*





Foto n. 25: 1988, ETR 401 italiano a Vibaden.



Foto n. 26: 1991, pendolino tedesco 610 a Vibaden.





Foto n. 27: pendolino tedesco 610 a Vibaden che si inclina nelle curve.



Foto n. 28: Br 610 Märklin, realizzato insieme alla Fleischmann (che non brevettò il pendolamento!) nel 1994.





Foto n. 29: pendolino tedesco 610 sul 5° binario di Vibaden.

## NUOVE CARROZZE A DUE PIANI

Arrivarono intorno al 1992 in servizio queste carrozze a due piani e sono certo che almeno la Fleischmann fece in tempo a proporle con il classico “Biscotto” ante 1994. Le cercai senza successo in Italia, ma già la Märklin (un articolo per tutte le varianti **43581**) e Fleischmann le producevano con il nuovo logo post riunificazione.

Non ho quindi nessuna *due piani* del periodo 1992/93, un po’ barando vi propongo questa **foto n. 30**.

*Fate finta* di non vedere che la 216 ha il *nuovo bavaglino* del 1995 e concentratevi sulla carrozza a due piani che è praticamente identica a quella apparsa alla fine della parabola delle Deutsche Bundesbahn.

Ma abbiamo ancora qualche spunto dell’ultimo periodo di quegli anni che vedremo nella **13<sup>a</sup> parte** di questa galoppata nel mondo ferroviario tedesco...





**Foto n. 30: una carrozza a due piani a Vibaden.**

**(fine XII parte)**

**Gian Piero Cannata**

