

AMBIENTAZIONI STORICHE

(dal 1930 al 1967 a Vibaden)

II parte

La Rinascita 1955-1960



Il Bw di Vibaden all'inizio degli Anni Sessanta (foto n. 1 di M. Palazzo)

Tutta a destra nella **foto n. 1** compare una V 60 diesel (furono messe in servizio nel 1960), la presenza di una Br 85 ci indica che questa immagine può essere datata non più tardi del 1962, l'anno dopo tutte le residue rappresentanti di quel gruppo furono alienate dal servizio. Questo periodo storico delle neonate Ferrovie Federali Tedesche (DB), vede la presenza massiccia nel parco macchine di locomotive a vapore. Ho letto su un numero speciale del 1974 di Eisenbahn Kurier, dedicato ai 25 anni delle DB, che, subito dopo la loro nascita, nel 1949, la presenza di loco a vapore era massiccia, i numeri parlavano chiaro: le vaporeiere toccavano l'89% del parco circolante! Andarono scemando per ritiri e sostituzioni dovuti all'acquisizione di nuove loco diesel e

nuove locomotori grazie all'elettificazione delle linee, sino ad essere in minoranza già negli anni Sessanta. Dopo la guerra le locomotive diesel erano però ridotte al minimo, disponibili solo le V 36, le V 188 (sperimentali e solo due), le V 140 (loro foto le vedrete nelle pagine dedicate al Museo di Vibaden nel **Capitolo 65**), qualche strano prototipo quali la V 32, incrocio fra una diesel ed una locomotiva a vapore, o i rari Wismar bus (foto n. 2).



Un autobus su rotaie Wismar nei primi anni Cinquanta (foto n. 2)

Le città tedesche, rimosse le macerie un po' dappertutto, tornano allo splendore di un tempo, lampioni riposizionati, allegre scolaresche nelle vie che vengono ripulite per il ripristino dei servizi di nettezza urbana (foto n. 3 e n. 5).

Qualche residuo dei tempi di guerra in un pollaio arrangiato nei pressi di un chiosco (foto n. 4) qualche uovo fresco faceva comodo in quei tragici momenti!

Il piccolo mercato rionale, vicino al passaggio a livello (foto n. 6), riprende vita e le bancarelle tornano a riempirsi di merce di ogni genere.

Nella foto n. 7 la piazza del rione storico, con la fontana e le panchine e lo scarso traffico (notare un sidecar, un furgone VW e l'auto del Borgomastro).



Scolaresca tra le vie d'una cittadina con bei lampioni antichi (foto n. 3).



Ancora un "pollaio di guerra" vicino al chiosco in periferia (foto n. 4).



Mentre vengono ritirati e svuotate le pattumiere un cartello pubblica una bella visita in Italia (foto n. 5).



Mercato rionale in piena attività, la merce torna nelle bancarelle (foto n. 6).



Piazza del rione vicino alla stazione principale di Vibaden (foto n. 7).

Nella **foto n. 8** il piazzale davanti al deposito merci: ancora qualche vecchio camion degli anni Trenta, ma anche qualche mezzo moderno per l'epoca III.



Piazzale dello scalo merci con un camion marcato DB, ma molto datato vicino ad un mezzo più moderno (foto n. 8).

Arrivano potenti diesel

A metà degli anni Cinquanta divengono operative le potenti diesel V 200, costruite in due serie (la seconda serie è del 1963) che rimarranno attive per quasi 35 anni presso le DB, il loro ritiro, avvenne tra il 1984 (Br 220) ed il 1988 (Br 221), poi molte 221 furono acquistate da vari Paesi Europei, per lo più come loco da cantiere, ma non mancarono quelle in servizio per treni Passeggeri e merci (FVP italiana).

Svizzera, la Grecia e l'Italia, per esempio, acquisirono alcune ex 221, io ne vidi una in azione presso lo smistamento di Maccarese (Roma, zona Fiumicino) a metà degli anni Novanta.

Nella **foto n. 9** una V 200 035 (Roco, uscirà quest'anno la Märklin con lo stesso numero di serie) che ho avuto il *maligno* piacere di sporcare, trasporta infatti un carico di calcare, per distinguerla, visto che non è molto performante.



La V 200 035 (Roco) imbiancata come i carri di calcare arriva alla stazione principale di Vibaden (foto n. 9).

L'epoca dei TEE

Dal 1957 prendono servizio i bellissimi TEE automotori diesel che collegano le città europee, in un rinnovato spirito di pace e d'interesse... *commerciale* (nelle **foto n. 10 e n. 11** il VT 11.5 DB e lo svizzero Ram).

Questi servizi cessarono negli anni Settanta, qualche *privato* cercò più di recente d'utilizzare i bellissimi VT 11.5, ma ben presto il costo del carburante divenne proibitivo e oggi sarebbero improponibili *giganti* che consumano svariati litri di gasolio per kilometro.

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 (brano tratto dal **Capitolo 63° IX parte**).



Il TEE V 11.5 degli Anni Sessanta (foto n. 10)



Ram TEE olandese svizzero a Vibaden (foto n. 11)

Dopo il 1962 il Wirtschaftswunder

La E 10.12 lascia la stazione di Vibaden superando il passaggio a livello, ed è l'emblema della voglia di rinascita delle DB durante il periodo d'oro, il *Wirtschaftswunder* (miracolo economico), [foto n. 12](#).



[Il Rheingold arriva a Vibaden a metà degli Anni Sessanta \(foto n. 12\)](#)

Fatalmente con il primo timido benessere, dopo il buio periodo post bellico, i tedeschi riprendono a viaggiare: nella [foto n. 13](#) si nota uno dei primi modelli di Porsche e un *torpedone* che scarica dei passeggeri pronti per prendere un treno diretto a Roma, e forse dalla Stazione Termini nel mio albergo, dove appena quindicenne, ricordo numerosi gruppi di simpatici tedeschi che tra canti e birra a fiumi sembravano aver portato l'Oktoberfest nella mia sala da pranzo; ho ricevuto centinaia di scolaresche tedesche dell'Ovest, negli ultimi anni anche provenienti dall'ex DDR, sempre arrivati in treno sino al 2000.

Dopo il 1972

Nelle [foto dalla n. 14 alla n. 17](#) scorci cittadini negli anni Settanta, con il buffo cartellone col frate che legge Play boy e traffico sempre più intenso.



Aumenta il traffico nella città di Vibaden e i primi ingorghi (foto n. 13)



Il traffico al PXL negli anni Settanta (foto n. 14)



Il traffico al PXL in una foto di Massimo Carvelli a Vibaden (foto n. 15)



Centro cittadino di Vibaden in una foto di Massimo Carvelli (foto n. 16)



Aumenta il traffico postale nel piazzale interno della stazione, ora i lampioni sono di tipo moderno (foto n. 17)

Il giubileo del 1985

Nella **foto n. 18** la facciata del Fabbricato Viaggiatori con il grande manifesto che reclamizza il Giubileo del 1985.

Nelle **foto n. 19 e n. 20** altre due immagini del Giubileo, anche se nella cittadina di Vibaden transitano solo dei mezzi storici diretti a... per la *grande parata*. La storica Adler viene comunque accolta dalla banda della città.



Sulla facciata della stazione il manifesto del Giubileo 1985 (foto n. 18)



All'ingresso del Bw a Vibaden il manifesto del Giubileo 1985 (foto n. 19)



Sul 1° binario di Vibaden arriva la Adler per il Giubileo 1985 (foto n. 20)

L'arrivo dell'ICE nel 1986

Nelle [foto n. 21, n. 22 e n. 23](#) le immagini dell'ICE Experimental, a casse unite senza soffiotti. Come è noto non fu possibile metterlo in servizio durante il giubileo, anche se in avanzato stato di progettazione e realizzazione, ma fu presentato nel 1986.

Consultate il mio [Capitolo 49°](#) per saperne di più ed è appunto tratto da quel mio lavoro del 2010 il brano nel riquadro.

Vi ricordo che questo primo ICE, appunto *sperimentale*, fu detentore di un record di velocità durato 7 mesi e 14 giorni: esattamente dal primo maggio 1988, quando toccò l'incredibile velocità di 406,9 km/h al 14 dicembre 1988, quando il TGV SNCF si riprese, con 408 km/h il primato, poi i francesi superarono se stessi e non so quante volte.



Arriva sul 1° binario di Vibaden l'ICE Experimental nel 1988 (foto n. 21)



Arriva sul 1° binario di Vibaden l'ICE Experimental nel 1988 (foto n. 22)



L'ICE Experimental nel 1988 e la zona del distributore (foto n. 23)

L'epoca V sino al 1993

Nelle **foto dalla n. 24, alla n. 28** le immagini della cittadina di Vibaden invasa dal crescente aumento di traffico automobilistico.

Nelle **foto dalla n. 29, alla n. 31** immagini del deposito merci e della zona industriale del mio plastico, ormai la presenza dei TIR e di camion di tipo moderno ha sostituito i vecchi trattori "von Haus zur Haus" degli anni Cinquanta.



Aumenta negli anni Novanta il traffico nella città di Vibaden (foto n. 24)



Aumenta negli anni Novanta il traffico nella città di Vibaden (foto n. 25)



2 4 2008

Nuove auto nel parcheggio della stazione di Vibaden (foto n. 26)



2 4 2008

Il traffico nel viale davanti la stazione di Vibaden (foto n. 27)



Il traffico nel viale davanti la stazione di Vibaden (foto n. 28)



I camion affollano il deposito merci di Vibaden (foto n. 29)



Un camion con il simbolo DB nel deposito merci di Vibaden (foto n. 30)



I camion affollano la zona industriale di Vibaden (foto n. 31)

Dopo il 1994

Nella **foto n. 32** il fascio di binari della stazione di Vibaden è invaso da locomotori carrozze e carri merci di nuovo tipo e design.

Anche se in questo capitolo non mi occupo dei rotabili vale la pena di dare uno sguardo anche al nuovo simbolo DB AG (nella **foto n. 33**) che appare su una 185, una delle prime della serie TRAXX che presto saranno presenti in tutta Europa.

Nelle **foto n. 34 e n. 35** immagini del centro cittadino ormai intasato dal traffico e si prospetta un blocco delle auto...

Nelle **foto dalla n. 36, alla n. 39** le tante novità dei rotabili in ambientazione moderna nella cittadina di Vibaden.

Infine nella **foto n. 40**, panoramica, compare, tutto a destra sullo sfondo, il simbolo del museo di Vibaden di cui parlo espressamente nella IV parte del mio **Capitolo 65**.



I nuovi locomotori DB AG sui binari di Vibaden (foto n. 32)



Il nuovo locomotore 185 DB AG sul 1° binario di Vibaden (foto n. 33)



Centro di Vibaden invaso dalle auto (foto n. 34)



Centro di Vibaden invaso dalle auto (foto n. 35)



Le nuove carrozze a 2 piani e un treno turistico a Vibaden (foto n. 36)



I locomotori "Ludmilla" DB AG sui binari di Vibaden (foto n. 37)



I nuovi locomotori CARGO sui binari di Vibaden (foto n. 38)



Il passaggio a livello in ambientazione moderna a Vibaden (foto n. 39)



Panoramica di Vibaden negli anni attuali (foto n. 40)

Questo 64° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 47 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

Gian Piero Cannata

(II parte e fine)

