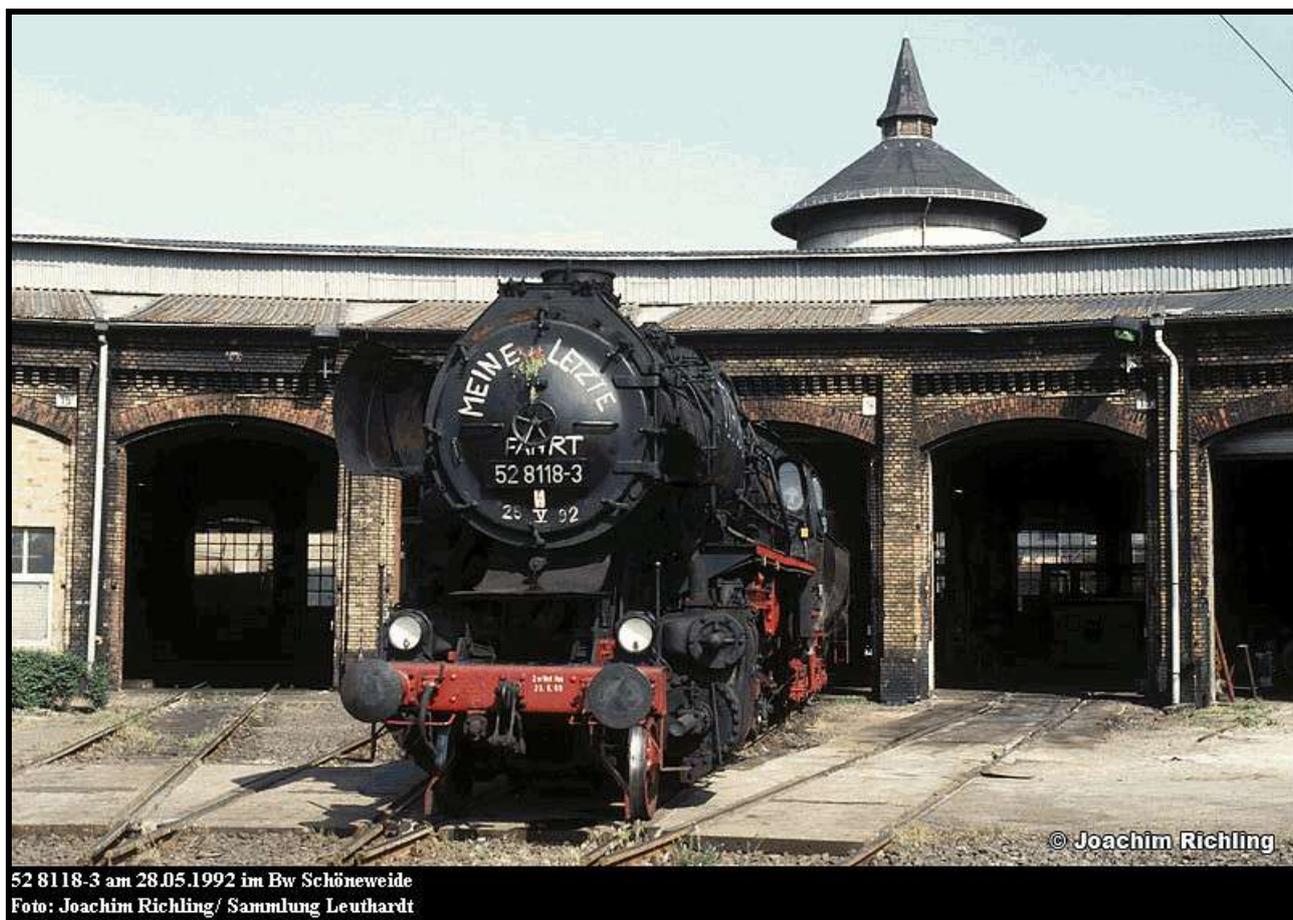


## IL DEPOSITO LOCOMOTIVE DRG E DB

### Premessa

Rendere realistico un deposito locomotive è possibile solo se si è pronti ad invecchiare pesantemente delle zone tra le più sudice nel panorama ferroviario. Il deposito è inoltre soggetto, col trascorrere del tempo ad invecchiarsi ulteriormente e sono veramente desolanti le immagini di abbandono che caratterizzano gli ultimi periodi, specialmente nella zona delle ex DR della Germania Est. Particolare la **foto n. 1** in cui si nota una Br 52.8 (tipica classificazione della DR dell'Est, prima della riunificazione) che riporta sul portellone della camera a fumo una triste scritta *MEINE LETZTE FAHRT*, ovvero la mia ultima corsa, e la data del 28 maggio 1992. Ricordiamo per inciso che questo gruppo famigerato (erano le locomotive da guerra, *Krieglokomotiv*) era da tempo stato alienato dalla DB e che il deposito della foto avrebbe di certo bisogno di una ripulita approfondita.



**Foto n. 1: il triste cartello sul portellone della Br 52 DR.**

I Depositi tedeschi, prima centro nevralgico della movimentazione e manutenzione delle grandi e numerosissime locomotive a vapore, perdono la loro importanza dagli anni Sessanta in poi. Ecco una carrellata di **foto dalla n. 2 in poi** che testimoniano tale mutamento.

# Anni Trenta



Foto n. 2: la svastica sulla sinistra nel periodo delle DRG.

Alcuni particolari ci riportano ad un periodo buio nella storia umana. La **svastica** (dal sanscrito, *svastika*) era in origine un simbolo di pace rinvenuto persino a Troia, in Cina ed India, oltre che in America pre e post colombiana (sono ben documentati fotograficamente scudi di Pellirossa così istoriati) e divenne il simbolo esecrabile del nazismo, proprio perché di origine indoeuropea (il discorso sarebbe troppo lungo e mi fermo qui), ma non può certo mancare in un plastico di un serio modellista/storico. L'appassionato può scoprire in quel triste periodo gli splendidi esempi del *periodo d'oro* della trazione a vapore (vi rimando al mio **63° Capitolo parte I**).

Impressionanti le enormi Br 05 001, 002 (quella del record mondiale) e Br 03.10 aerodinamiche e carenate, ma anche il muso modernissimo dell'*Amburghese Volante* l'SVT 04 ci ricorda un periodo in cui Germania ed Inghilterra si contesero allo spasimo i record di velocità. Le **foto vanno dalla n. 2 alla n. 7**.



**Foto n. 3: manifesto inneggiante al nazismo nel periodo delle DRG.**



**Foto n. 4: Br 18.3 al rifornimento carbone e alla sabbiera Br 44 DRG.**



**Foto n. 5: rari i locomotori diesel nel periodo delle DRG.**



**Foto n. 6: sulla fossa una Br 03.10 e un SVT 137 DRG.**



Foto n. 7: sulla fossa una Br 55 3634 DRG.

## **Anni dal 1949 in poi Dai binari della stazione al Deposito (Bw)**

Dopo il disastro della II Guerra mondiale, iniziò in Germania il lungo periodo della ricostruzione. Milioni di morti e un Paese letteralmente frammentato, ecco la tremenda eredità di quella follia.

La **foto n. 8**, presa da un centinaio di metri d'altezza (in H0) ci mostra la posizione del Bw rispetto all'unica parte di caseggiati che sono stati da me inseriti nel plastico di Vibaden. Ovviamente sono pochissimi, ma *posto* per un migliaio e passa d'edifici, che sarebbero necessari per ospitare gli abitanti d'una cittadina non c'era proprio!

Gli spazi sono realistici e consoni ad un medio deposito con *3 binari tronchi* per la zona dei rifornimenti e un lungo binario per accedere alla *fossa di visita*, al *ponte girevole* e da lì a *12 ricoveri affiancati chiusi* e *5 binari di servizio*, ma di questi parlerò nella II parte.

**Per la correzione delle traduzioni dei numerosi cartelli di avviso ringrazio sentitamente l'amico Andreas Cagiotti, che vive a Piegario, ed è di origine svizzera di lingua tedesca.**



Foto n. 8: visione "aerea" della zona che dalla stazione va al Bw.

### **Particolari: citofono, rifornitore nafta e sabbiere**

Le **foto n. 9 e n. 10** mostrano un particolare *citofono a piantana*, questa era alta a sufficienza da consentire al personale di macchina di parlare con i dirigenti del movimento senza dover scendere dalla cabina di guida. Nella **foto n. 9** un fochista sta parlando per ricevere istruzioni circa il movimento di numerosi carri carbone che si intravedono sullo sfondo, nei piazzali enormi, reali, alcune locomotive a vapore, adibite alle manovre come le Br 94, erano provviste di radio in cabina.

Le **foto n. 11, n. 12 e n. 13** mostrano una panoramica della zona, spicca il serbatoio per il rifornimento d'olio pesante, la foto sono di **Marco Palazzo**.

Nelle **foto n. 14, n. 15 e n. 16** ci mostrano sia una delle 3 *sabbiere* del Bw, sia *la incastellatura con la lancia*, per il rifornimento di loco a vapore ad olio pesante, a cui si accede tramite una scala ben visibile nella **foto n. 15 e n. 18**.

Le **foto dalla n. 14 alla n. 20** mostrano questa zona del Bw in diversi periodi storici. Non ho mai pensato di portare la linea aerea verso la piattaforma per conservare queste zone di Vibaden per un uso quasi esclusivo museale nel periodo moderno.



Foto n. 9: il macchinista della Br 86 parla al citofono per istruzioni



Foto n. 10: il citofono in primo piano, ambientazione del 1957.



**Foto n. 11: panoramica della zona rifornimento di sabbia e nafta.**



**Foto n. 12: panoramica della zona rifornimento di sabbia e nafta.**



Foto n. 13: panoramica della zona rifornimento di sabbia e nafta.



Foto n. 14: la Br 52 DB transita tra la sabbiera e il rifornitore nafta.



**Foto n. 15: la Br 59 DB sotto la sabbiera, vicino alla lancia per la nafta.**



**Foto n. 16: ambientazione del Bw del 1967 circa.**



Foto n. 17: la Br 043 DB al rifornimento della nafta (1972 ca).



Foto n. 18: particolare della lancia per il rifornimento della nafta.



**Foto n. 19: diesel 212 e una 051 alla sabbiera (1974 ca).**



**Foto n. 20: il Bw nel 1980 circa (foto di Marco Palazzo).**

## Gru digitale per il rifornimento carbone

Le **foto dalla n. 21 alla n. 26** mostrano la bellissima *gru digitale*, che domina tutta la zona del Bw (**art. 76510** del 2005 già montato). Debbo ammettere che richiama l'attenzione di tutti i visitatori. Marco Palazzo (**foto n. 22**) e Mauro Cozza (**foto n. 24 e n. 25**), miei amici fotografi, si sono spesso soffermati ad immortalare la gru i carbonili ed il via vai di locomotive a vapore sotto quella imponente sovrastruttura. Il mio compito di modellista è stato di non rendere troppo "protagonista della scena" quel *gigante* che sembra relegato, e in effetti lo è, come al vero, nella zona periferica della cittadina.

Peccato che per aprire (*oltretutto di scatto*) le ganasce della benna si è reso necessario un cavetto del tutto irrealistico che sono intenzionato ad eliminare; il movimento della benna è comandato dalla **function**, mentre le luci della cabina lo sono dal comando **f2**. Il cavo elettrico per le ganasce si attorciglia intorno a quello centrale, *in scala perfetta*, che viene avvolto o rilasciato grazie al comando **f3** della Control Unit o dal comando di una C. S. (1 o 2) e questi, unitamente ai comandi **f1** per la traslazione e **f4** o la giratura, sono gestiti dal regolatore di velocità e i movimenti *in un senso o nell'altro* con l'inversione di marcia.

La **foto n. 28** mette in evidenza il cavo elettrico attorcigliato.



**Foto n. 21: il Bw è dominato dalla imponente gru.**



**Foto n. 22: la gru sta rifornendo Br 03 e 55 (foto di Marco Palazzo).**



**Foto n. 23: 3 binari tronchi nella zona della gru.**



Foto n. 24: fumo nella zona della gru (foto di Mauro Cozza).



Foto n. 25: la zona della gru (foto di Mauro Cozza).

La **foto n. 26** con il cartello anti infortunistico: *Der Aufenthalt im Drehbereich des Krans ist verboten* = vietato sostare intorno alla gru.



Foto n. 26: il cartelle antinfortunistico.



Foto n. 27: il collegamento alla zona dei carbonili negli anni Settanta.



**Foto n. 28: il brutto cavo attorcigliato per l'apertura della benna.**



**Foto n. 29: la gru inattiva a metà degli anni Ottanta (foto M. Carvelli).**

## La fossa di visita

La fossa di visita, nel mio caso doppia, è o meglio era prodotta dalla ditta tedesca artigianale B&K. Ho detto era perché dall'amico Tito so che ha cessato la produzione già dal 2004 circa e ha ceduto parte dei suoi stampi ad un'altra azienda. Spendo ancora due parole per ricordare la B&K, perché la sua era una produzione di grande pregio per la scelta dei kit in sintetico: il complesso (inutile citare il codice dell'articolo) comprendeva due fosse di visita con ceneriera centrale e due pompe per rifornire le vaporiere d'acqua; fu da me acquistato nel 1991 e assemblato di lì a poco mentre preparavo Vibaden 1 (costruito tra il 1987-1993, attivo sino al 1995).

Il kit fu montato con estrema difficoltà (*le istruzioni erano solo in tedesco e contenevano persino un errore!*), con enorme soddisfazione in quanto la grande fossa doppia è ricca di ogni particolare come tombini per l'acqua, saracinesche a ruota, inclinazione interna per lo scarico a gravità delle ceneri verso la ceneriera, ringhiere protettive e scalette per la discesa del personale. Su quei binari, sospesi nel vuoto, acquista un senso attivare la funzione sonora dello scarico delle ceneri e a questo punto... ma è meglio andare per ordine.

Si arriva alle fosse da una diramazione di un deviatoio della serie "C" 24711/12 (i cosiddetti "slanciati"); poche decine di metri e le loco a vapore, diesel, o elettriche trainate, incontrano la fossa che conduce al ponte girevole della piattaforma (**foto n. 30** di Marco Palazzo).

Non sarebbe possibile alle macchine Märklin transitare su i binari senza traversine e punte di contatto centrali e così la B&K ideò quelle punte che vengono dal basso, ben visibili *solo* da una foto molto ravvicinata e perpendicolare: confrontate dunque le **foto n. 30 e n. 33** dell'amico Marco Palazzo, scattate quasi radenti al binario, con le mie **foto n. 31 e n. 34**, scattate per mettere in evidenza quei particolari da *märklinisti*. Del resto per ottenere un transito a passo d'uomo nella più ampia sicurezza sono ben disposto a chiudere un occhio su particolari come i pattini o le punte. Le fosse sono particolareggiate e la B&K non lesinò certo in particolari quali scalette del personale per accedere alla ceneriera (vedi la **foto n. 34**), scalette per le fosse che consentono a meccanici *Preiser* di ispezionare le macchine dal basso (così ha senso anche attivare l'illuminazione del biellismo nelle poche loco che lo posseggono), stando ben attenti a non spingersi troppo verso la zona in forte pendio, infine ci sono anche due passerelle per binario (quello più interno è tronco) per consentire ai meccanici di attraversare più velocemente verso la zona delle pompe e ringhiere antinfortunistiche.



Foto n. 30: nella fossa un binario è passante (foto di Marco Palazzo).



Foto n. 31: la fossa, al suo interno la ceneriera centrale, le punte di contatto tra i binari passanti e al centro il dispositivo fumo 7226.

Naturalmente i particolari minuti si sprecano, alcuni sono comuni, quali: rastrelliere per poggiare i lunghi ferri da fochista, ferri lasciati qua e là, secchi, chiavi inglesi, tubi di gomma e carbone sparso. Altri sono più originali, di mia ideazione e realizzati sulla base di foto reali e vi consiglio per esempio la pubblicazione: *Das Bahnbetriebswerk – Verlagsgruppe Weltbild GmbH – Sammler Editionen del 2003.*

Tra particolari mobili e fissi ho realizzato *effetti speciali* che rendono il complesso più realistico e spettacolare:

- 1) il mucchio di ceneri fumanti e il fumo che sale dalla ceneriera centrale causato dallo scarico delle ceneri bollenti dalle griglie a scuotimento (vedi le **foto n. 32 e n. 39**);
- 2) il cestino metallico (al vero visto in foto a colori), pieno di carboni ardenti, usato, nel gelido periodo invernale tedesco, per scongelare i volantini delle saracinesche delle pompe per l'acqua a volte (visto in documenti filmati) difficili da smuovere persino in condizioni di normalità: il trucco è un semplice led rosso, poi macchiato con frammenti di carbone, alimentato da batterie stilo quasi scariche, ma con durata di mesi (**foto n. 34 e n. 35**);
- 3) infine una rastrelliera bassa, realizzata sulla base di foto di articoli de riviste varie, utile per posizionare ferri, cartelli e maglie sganciabili, visibile in molte foto e in particolare nelle immagini **n. 33, n. 41 e n. 42**.

La draga (su kit Kibri e senza funzionalità) compare qua e là in varie immagini (es: nelle **foto n. 33, n. 36 e n. 40**), al vero serviva per ripulire dalle scorie la ceneriera centrale.

Il cartello *Vorsicht Grube* (prudenza fossa!) è stato aggiunto da me ed è ben visibile in diverse inquadrature (**foto n. 32, n. 37, n. 38, n. 39** e altre).

Tutte le **foto dalla n. 30 alla n. 43** riguardano vari momenti, in epoca III/IV, in cui le fosse B&K sono transitate da diverse vaporiere.



Foto n. 32: la fossa e ceneriera centrale, dispositivi fumo 7226.



Foto n. 33: sul tronchino della fossa un tender e un carro speciale per il polverino di carbone (foto di Marco Palazzo).



Foto n. 34: a sinistra il cestino metallico con carbone rovente (led).

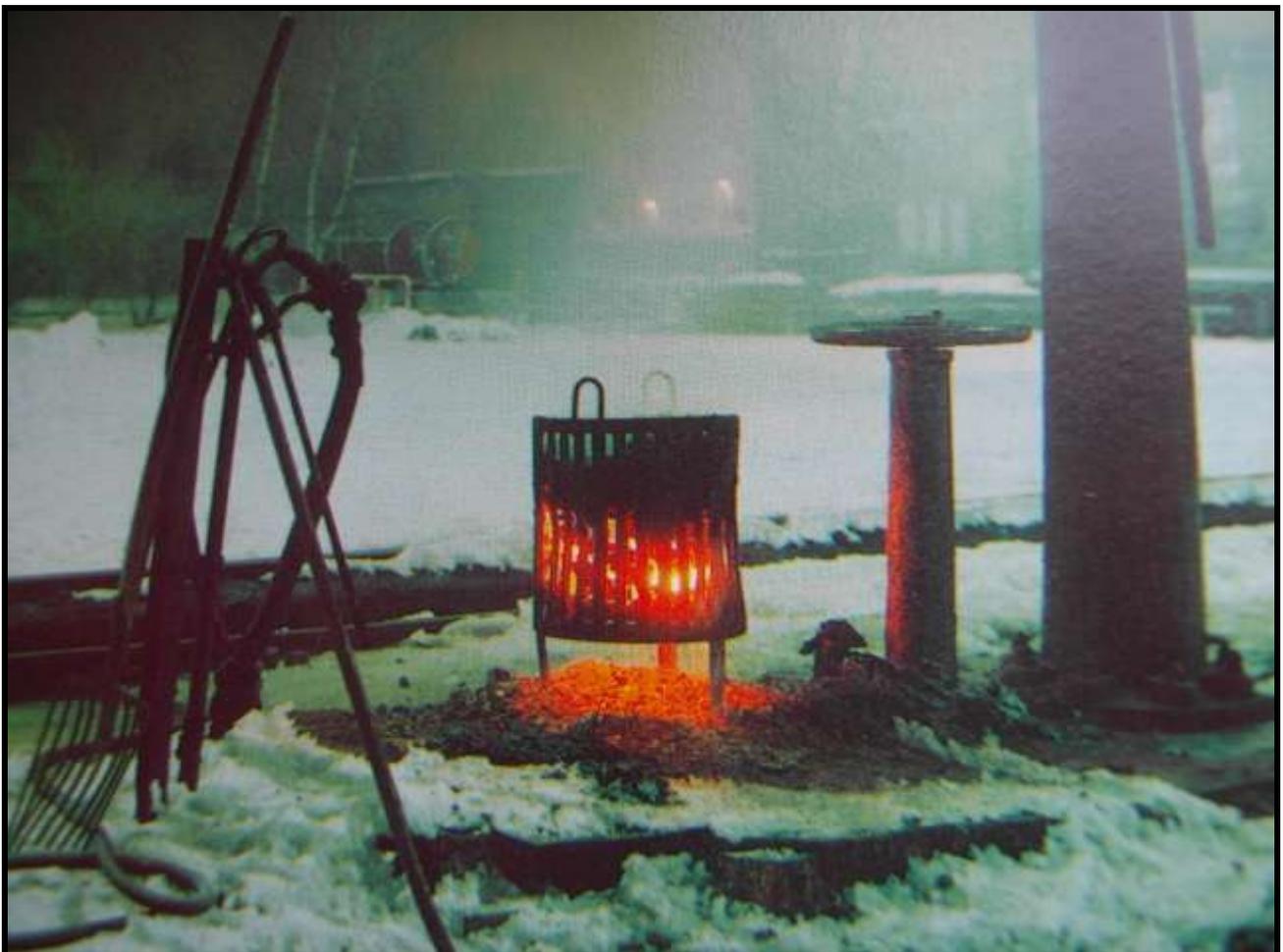


Foto n. 35: il vero cestino metallico con carbone rovente.



Foto n. 36: la draga sta ripulendo la ceneriera.



Foto n. 37: una Br 78 museale negli anni Ottanta.



Foto n. 38: la Br 55 5555 DB fuma vigorosamente.



Foto n. 39: la Br 64 250 mentre fumano tutti i dispositivi.



Foto n. 40: momenti molto *fumosi*, la loco a sinistra è una bombardata.



Foto n. 41: la bellissima museale Br 23 001 sulla fossa, in epoca IV.



Foto n. 42: vista dall'alto delle fosse .



Foto n. 43: un T3 sulla fossa (Marco Palazzo 2006).

## Rifornimento d'acqua

Le locomotive a vapore necessitano di grandi quantità d'acqua, in moltissime foto, per esempio nella [n. 20](#), [n. 27](#), e [n. 33](#) (solo per citarne qualcuna) si vedono bene uno od entrambi i grandi serbatoi d'acqua, in funzione a volte ancora ai nostri giorni in Germania, atti a questo scopo. Sui tender o sulle casse d'acqua delle locotender, a causa degli additivi anticorrosione, aggiunti nei serbatoi delle macchine, si vedono delle vistose macchie di colatura (confronta la [foto n. 44](#)), mentre l'acqua può essere imitata (con molta moderazione e solo per *momenti fotografici*) con il liquido per il fumo possibilmente puro (SX 24\*). Seguite le didascalie delle [foto dalla n. 44 alla n. 48](#).

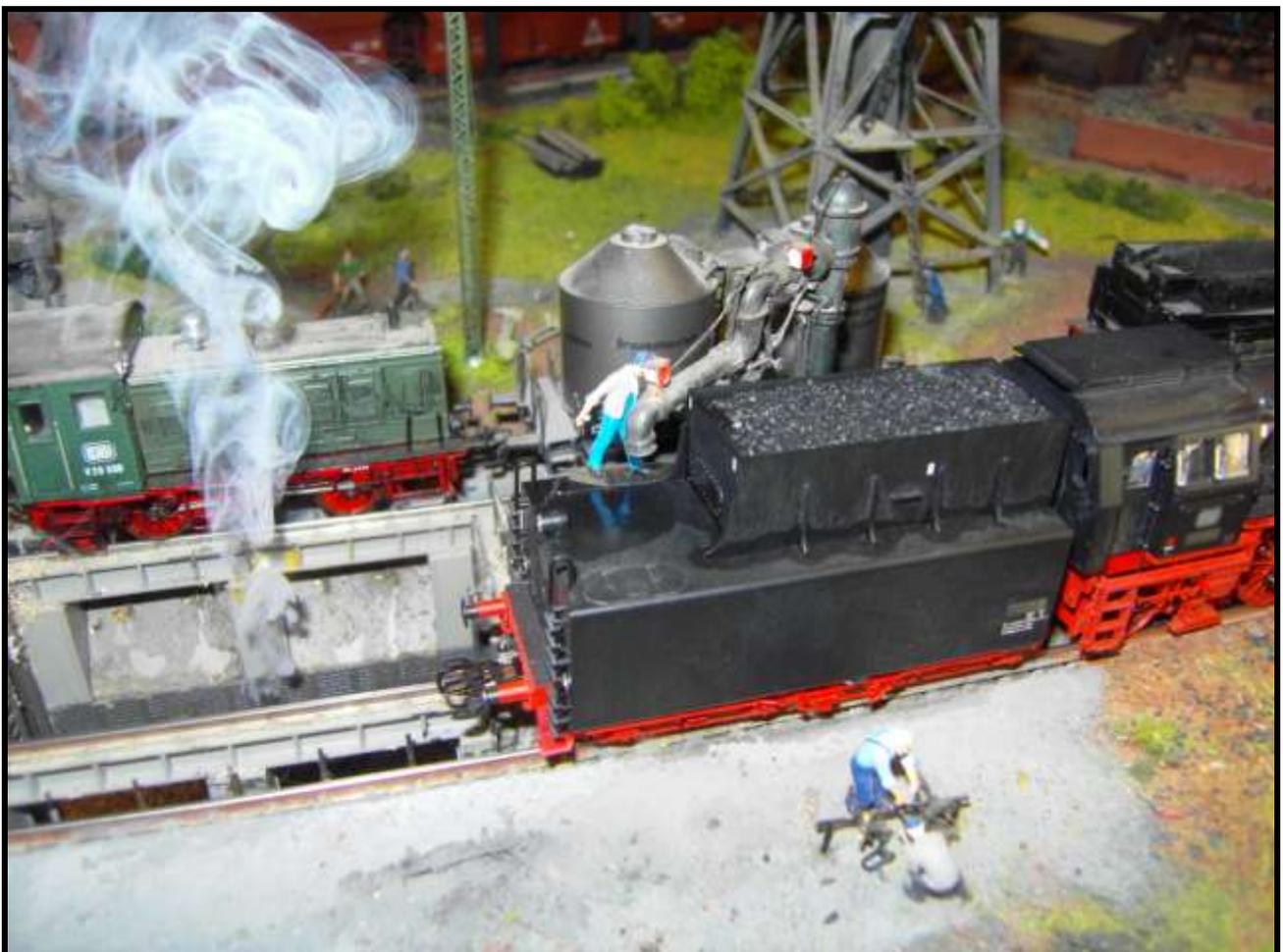
\*Per il fumo di Vibaden, (leggi nel mio libro “Serena discussione...” il § 16 “Vibaden, la sua storia”, il capitolo *La manutenzione*).



**Foto n. 44: le macchie di scolatura sul tender della Br 45 020 DB, che fa rifornimento d'acqua, in primo piano la rastrelliera bassa.**



**Foto n. 45: la locotender Br 086 521-2 si rifornisce d'acqua.**



**Foto n. 46: la Br 23 002 si rifornisce d'acqua.**

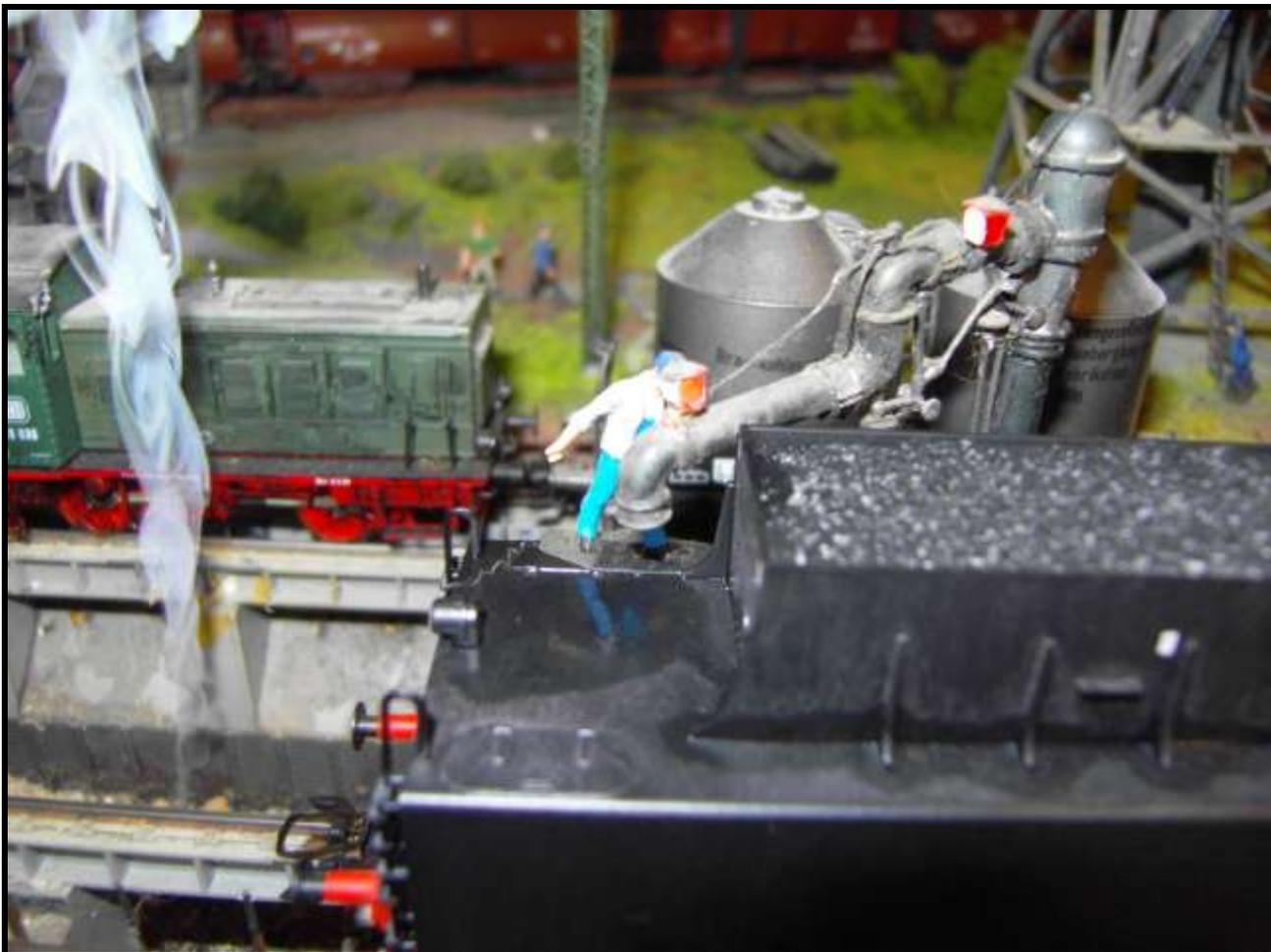


Foto n. 47: la Br 23 002 si rifornisce d'acqua (particolare).



Foto n. 48: la Br 23 002 si rifornisce d'acqua mentre fuma la ceneriera.

## Il magazzino dei lubrificanti

Accanto alle fosse di visita un magazzino dove vengono (al vero) tenuti i lubrificanti, ecco perché i fochisti fanno la fila per procurarseli (**foto n. 50**). Particolare spesso trascurato che invece rende il complesso più curato; resta da aggiungere il cartello Schmieröl.

Nei depositi più piccoli si può *inchiodare* (incollare) il cartello su un angolo, probabilmente accade, ma non ho visto immagini specifiche.

Per passare il tempo ho inventato con mio nipote Alessandro che l'addetto alla distribuzione dei lubrificanti è un tipo scorbutico... i nonni, si sa, a volte *mentono*.



**Foto n. 49: il magazzino lubrificanti.**



Foto n. 50: macchinisti vicino al magazzino lubrificanti.



Foto n. 51: due addetti discutono animatamente.



Foto n. 52: spostare dei bidoni sembra abbastanza faticoso.

## Utilizzo dei binari di sosta e transito, curiosità

In Epoca IV le fosse sono visitate da loco diesel e i binari tronchi sono utili per parcheggiare numerosi carri, la gru infatti è praticamente inattiva. Accanto al binario di raccordo al ponte girevole, nella prima parte dell'Epoca III, si possono vedere dei rottami bombardati di loco a vapore (Br 38 e Br 74 per la cronaca), macchine (*di altri Produttori*) con mantello in plastica, sulle quali è stato anche troppo facile infierire con *mitragliatrici* (punta di trapano) ed *effetti esplosivi* (pinze, morse e saldatore! Vedi la [foto n. 53](#)). Sui binari a volte vi sono i tristi cortei di loco alienate dal servizio e spesso destinate solo alla fiamma ossidrica (vedi la [foto n. 55](#)). Utilizzo spesso la zona per delle foto originali con mezzi non Märklin, per lo più trainati o resi folli.

Seguite le didascalie delle [foto dalla n. 53 alla n. 57](#).



Foto n. 53: rottami bombardati della Br 38 e 74 DR (foto M Palazzo).

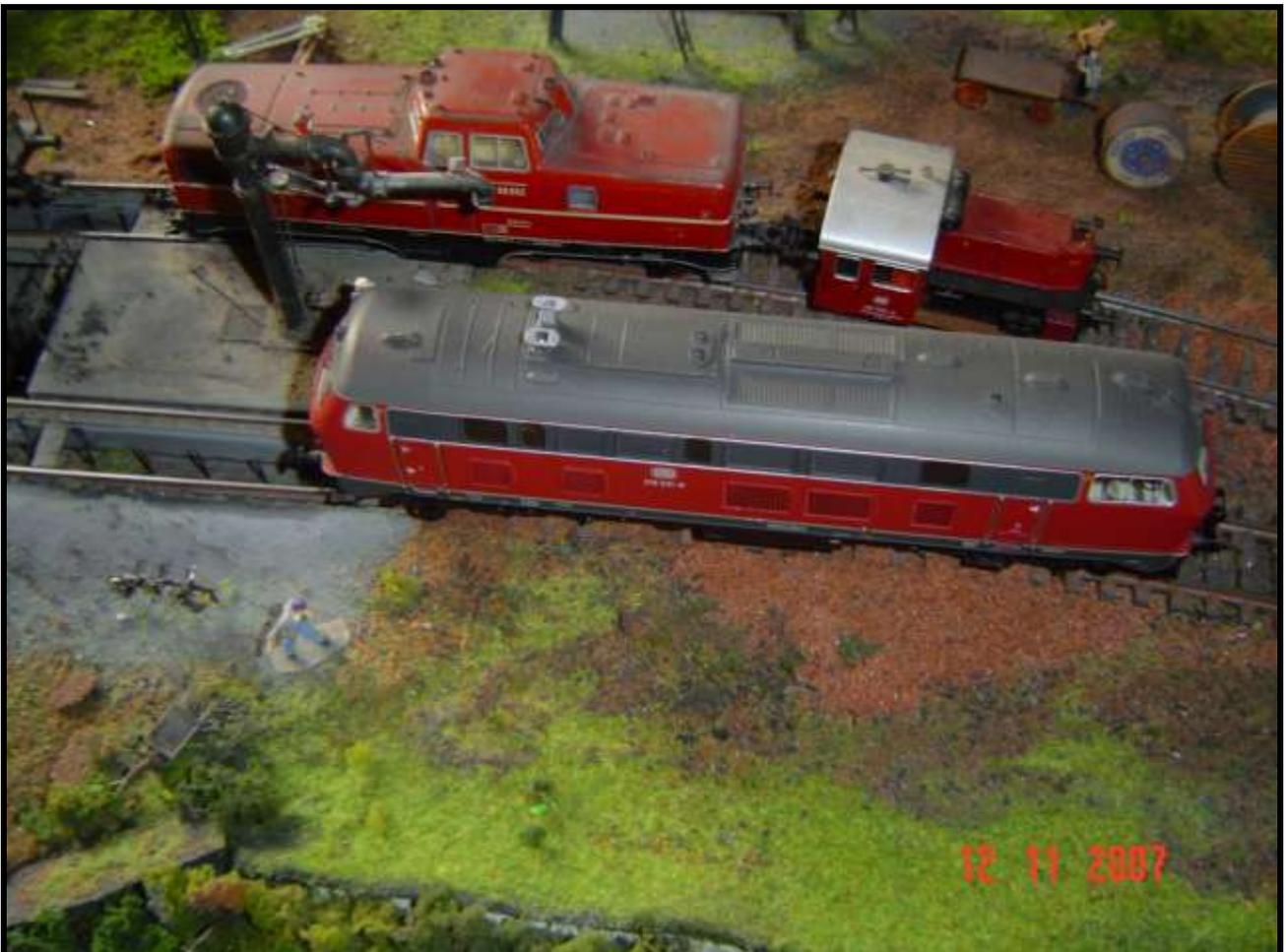


Foto n. 54: in epoca IV sono per lo più le diesel a transitare sulle fosse.



Foto n. 55: il triste corteo di Br 18 destinate alla fiamma ossidrica.



Foto n. 56: passa sulla fossa una gru di servizio trainata da una 212.



**Foto n. 57: un Köf II in epoca IV traina un tender di una 043.**

**(fine I parte)**

**Gian Piero Cannata**

