

IL DEPOSITO LOCOMOTIVE DRG E DB Numerazione dei garage



Foto n. 1: il deposito e la numerazione nel 2004 (foto di Marco Palazzo)

Nelle [foto n. 1](#), scattata dall'amico Marco Palazzo nel 2004, si vedono sullo sfondo i numeri, già allora sostituiti, sui garage del deposito. Dicevo *sostituiti* perché gli originali Fleischmann si erano deteriorati nel primo trasloco del 1995/96, il tutto fu per di più aggravato dal fatto che nel capannone/magazzino, dove avevo ricominciato a montare la seconda versione del mio plastico, nei primi mesi del 1996 dei *sorcetti* avevano fatto delle tane e avevano sporcato non poco, persino dentro i garage! Questo mi comportò un totale smontaggio del mio plastico, la blindatura della sede (con costi ben superiori a decine di locomotive Märklin!), lo stoccaggio in casa per settimane di piattaforma e garage, e di centinaia di scatole che dovetti letteralmente disinfestare... Nel terzo trasloco sostituii quei numeri, anch'essi rovinati, ma a via di sovrapporre etichette, invecchiare e verniciare sopra, fui costretto a sostituire ancora la numerazione che rimase ([foto n. 2](#) e [n. 3](#)) tale sino

al 2008, attualmente ho dei cartelli *personalizzati* con scritto numero del box e nome del deposito (*Viladen*), vedi le **foto n. 4, n. 5 e n.6.**



Foto n. 2: il deposito e la numerazione nel 2006 (foto di Marco Palazzo)



Foto n. 3: il deposito e la numerazione nel 2007 (foto di Marco Palazzo)



Foto n. 4: il deposito e la numerazione dal 2008.



Foto n. 5: il deposito e la numerazione nel 2009.



Foto n. 6: parate di locomotive nel deposito nel 2012.

Numeri... come?

Nelle **foto** precedenti avete visto che ho numerato i garage da sinistra a destra, ho visto in qualche plastico tedesco una diversa disposizione, ma non in foto del reale. Potrei sbagliare. Tuttavia recentemente, tramite l'amico Nicola Zumpano di Roma ho ricevuto in regalo una edizione speciale di Eisenbahn Kurier in cui erano elencati e descritti (con un numero enorme di foto) i quasi cento (!) Musei tedeschi: in tutti i depositi sopravvissuti alla demolizione la numerazione è sempre in senso orario.

Non contento ho visionato decine di foto storiche di depositi, ma la numerazione è sempre da sinistra a destra, non mancano però le varianti nella posizione dei cartelli.

Ecco degli esempi:

- 1) numeri come nel mio deposito;
- 2) numeri persino davanti ai garage dipinti nella fossa;
- 3) numeri sul tetto (come nella **foto n. 7**, anche se non applicata a Vibaden per la specifica disposizione del tetto);
- 4) targhe simile a quelle del mio deposito (ispirate dalla realtà);
- 5) numeri tra i portoni o sulle porte ecc.



Foto n. 7: variante della numerazione, non applicata a Vibaden.

Le pompe e i serbatoi d'acqua che le alimentano

Nelle **foto dalla n. 8 alla n. 14** le varie pompe d'acqua a saracinesca che alimentano nella finzione modellistica i serbatoi di locotender o di vaporiere con tender al seguito.

Come nella realtà, oltre a quelle già posizionate strategicamente nella zona deposito e manutenzione, ve ne sono due tra i binari di transito e sosta in stazione, che consentono un rapido rabbocco nei tender delle locomotive senza distacco dal convoglio e conseguente grave perdita di tempo.

Tutte queste importanti pompe per l'acqua sono *al vero* alimentate, con tubazioni sotterranee e perciò non riprodotte in H0, da grandi serbatoi... nel mio impianto ve ne sono due.

Il primo serbatoio, che ricorda quelli in stile americano, ma del tutto plausibile presso le DB, è posizionato vicino alle fosse di visita, il secondo, monumentale, è collocato dietro i garage della piattaforma.



Foto n. 8: una delle due pompe delle fosse di visita, dietro un serbatoio.



Foto n. 9: due pompe sono anche nella zona della gru girevole.



Foto n. 10: una pompa tra il 1° ed il 2° binario di Vibaden.



Foto n. 11: la pompa tra il 1° ed il 2° binario (altra angolazione).



Foto n. 12: un'altra pompa tra il 3° ed il 4° binario di Vibaden.



Foto n. 13: la pompa tra il 3° ed il 4° binario sempre in Epoca II.



Foto n. 14: la pompa tra il 3° ed il 4° binario, ma in Epoca IV/V (la Br 78 traina un treno speciale, *Sonderfahrt*, museale).

Specialmente nella **foto n. 14** si può apprezzare quanto sia pratico rifornire una vaporiera a corto d'acqua mentre sosta in stazione.

Anche le nostre FS utilizzavano tale espediente per il rabbocco e, prima che fosse eliminata, era presente nella vera stazione di Perugia una bellissima pompa monumento di stile italiano... verrà restaurata?

Nelle **foto n. 15 e n. 16** un particolare minuto e spesso trascurato: una manichetta a saracinesca con un semplice tubo che serve al personale di servizio per piccoli rabbocchi o per sciogliere nell'acqua l'additivo anticalcare e poi aggiungerla con i secchi nella casse d'acqua.

Le macchie sui tender sono causate oltre che dal traboccare, spesso spettacolare, causato dalla difficoltà nel girare le saracinesche a ruota, anche dagli additivi aggiunti appunto all'acqua.



Foto n. 15: una manichetta con un lungo tubo vicino alle fosse.



Foto n. 16: la manichetta (particolare) con il tubo vicino alle fosse.

Nelle **foto n. 17 e n. 18** viene messo a confronto, dopo la ricostruzione di *Vibaden Tre*, l'ampio spazio che attualmente c'è dietro i garage ed il serbatoio d'acqua più monumentale del mio plastico.



Foto n. 17: a Vibaden 2 dietro il grande serbatoio non c'era molto spazio, dietro il fondale vi correva la linea nascosta a doppio binario (foto di Marco Palazzo del 2004).



Foto n. 18: dietro il grande serbatoio oggi c'è ampio spazio e vi corre la linea a doppio binario (foto di Mauro Cozza del settembre 2006).

Nella vecchia versione (Vibaden *Due*: 1996-2005) la zona era alquanto trascurata come rifiniture e nella [foto n. 17](#) risulta evidente.

La zona intorno alla piattaforma girevole

Nella [foto n. 19](#) si può osservare la zona priva di binari sul lato sinistro (*per i macchinisti che entrano sul ponte girevole*). Prima dei due binari di servizio 1° e 2° (senza copertura) una zona di raccordo verso le sabbie e la grande gru, da percorrere solo a piedi H0 (*Preiser*). Sulla destra ([foto n. 20 e n. 21](#)), oltre ad altri due binari (3° e 4°, tra quelli privi copertura), troviamo una piccola tettoia ed uno spiazzo dove vengono poggiati una miriade di particolari.

Questi vengono spesso rimossi e spostati sicché non sono mai nelle foto nella stessa posizione: un esempio e confronto proprio nelle [foto n. 20 e n. 21](#), scattate a distanza di anni, in cui si notano una catasta di traversine, ferri e rottami, nonché altri piccoli particolari spostati; invece le mattonelle di torba, un po' in disordine, vengono allontanate nei periodi più moderni (Epoche dalla IV in poi).

Naturalmente, e quanto più possibile, anche il personale di servizio alla Drehscheibe viene continuamente spostato, soprattutto per render le foto più realistiche.



Foto n. 19: panoramica della zona (foto Marco Palazzo).



Foto n. 20: spazio a destra intorno alla fossa della piattaforma.



Foto n. 21: intorno alla fossa della piattaforma (foto Massimo Carvelli).

I binari di servizio (1°): rifornimento sabbia e carbone a carrellini

Nella [foto n. 22 e n. 23](#) di Marco Palazzo, il binario con un piccolo rifornitore di sabbia e carbone limitrofo a quello della zona per la saldatura e sfilatura dei tubi che descriverò nel prossimo paragrafo. Ho recuperato un mio vecchissimo kit (invecchiandolo accuratamente) che, nella finzione modellistica, deve essere di ausilio per rifornire di carbone una vaporiera in più, con il pensiero rivolto al periodo d'oro del “tempo del vapore”.

Nella [foto n. 25](#), dell'amico Mauro Cozza, la zona è illuminata dal sole di settembre 2006. Da questa angolazione è facile comprendere la dislocazione dei diversi particolari in relazione alla zona della grande gru, del ponte girevole e dei garage.



Foto n. 22: in primo piano il piccolo rifornitore di sabbia e carbone.



Foto n. 23: in secondo piano il capanno del reparto saldatura.



Foto n. 24: particolare del piccolo rifornitore di sabbia e carbone.



Foto n. 25: panoramica dell'intera zona (foto Mauro Cozza).

I binari di servizio (2°): la zona saldatura e sfilatura dei tubi

Nelle **foto n. 25 e n. 26** il binario limitrofo all'edificio dei garage, molto distanziato dall'altro; nella prima foto è occupato da una Br 42 in livrea grigia, nella seconda immagine si sta allontanando una Br 56. Il piccolo edificio è ricco di particolari (**foto n. 27**) come serbatoi, saldatori, pezzi di ricambio e rottami persino, non mancano degli assi, vi sosta (non per manutenzione) una Br 03, mentre se una locomotiva dovesse sostituire dei tubi bollitori dovrebbe dirigersi ovviamente con la portella della camera a fumo nella direzione dell'incastellatura. I grossi tubi sono estremamente pesanti e per poterli allontanare è in pratica necessario una sorta di gru basculante... per chi non avesse visto documentari sul tema vi dirò solo che è realmente un lavoro massacrante.



Foto n. 26: in secondo piano il capanno saldature e l'incastellatura per la sfilatura dei tubi bollitori (foto Marco Palazzo).



Foto n. 27: la zona saldatura e sfilatura dei tubi bollitori.

I binari di servizio (3°): il binario morto

Nella **foto n. 28** il binario limitrofo a quello della zona rifornimento e che si vede bene anche nella **foto dalla n. 41**.

Come vedete a volte è del tutto sgombro, a volte è invaso da una miriade di particolari.

Mi preme farvi notare i secchi e serbatoi vari adiacenti le mura del deposito: sono aggiuntivi in metallo della Brawa, altri particolari sono poi della Fleischmann, infine per chi non lo sapesse già, per aver letto “Serena discussione...” ricordo che... *Sono stati verniciati con tonalità di grigio e mescolati a cenere di pipa, grattata dai fornelli di radica, quando purtroppo fumavo!* Sono quelli Fleischmann.

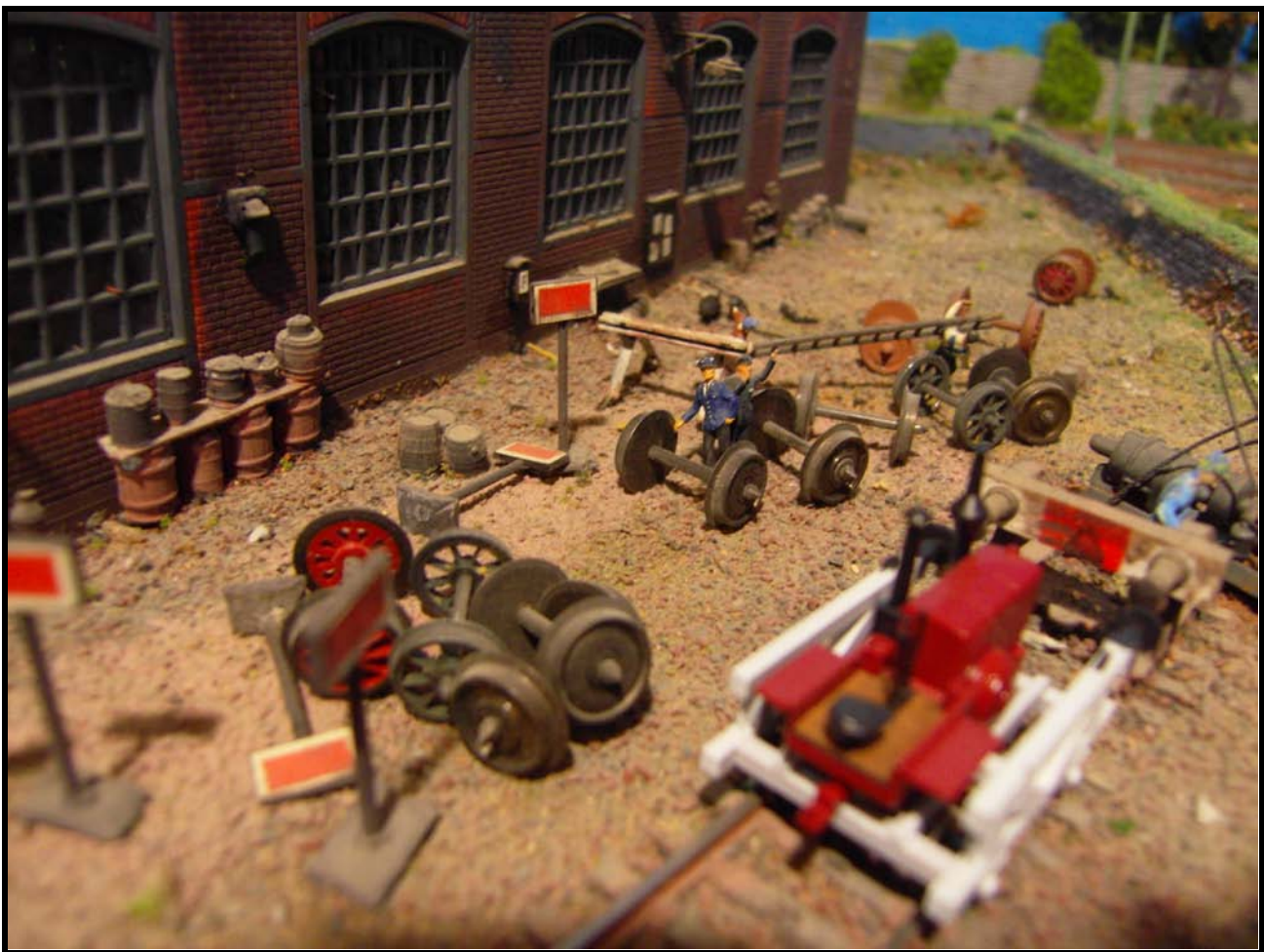


Foto n. 28: nel binario accanto ai garage c'è di tutto.

I binari di servizio (4°): il rifornimento per locomotori diesel

Nella **foto n. 29** (di Marco Palazzo, 2006) si può osservare la zona immediatamente alla destra di quella appena vista. Da questo lato vi sono due binari (il 3° ed il 4° intorno alla piattaforma) entrambi sono destinati sia al rifornimento dei locomotori diesel e sia alla sosta e manutenzione di qualunque rotabile.

Nella mia **foto n. 30** la V 140 001, storica presenza nel mio deposito, viene rifornita di carburante in Epoca IV (loco da museo, ma atta al servizio), sullo sfondo uno Schienenbus in manutenzione.

Nella **foto n. 31** (di Mauro Cozza, 2006) si può osservare che la zona è illuminata da splendidi lampioni Brawa.

Ogni fotografo che visita il mio plastico di Vibaden sceglie un angolo che lo interessa o lo attira in modo particolare.



Foto n. 29: il deposito carburanti con un serbatoio, tanti bidoni e...



Foto n. 30: il rifornimento della V 140 001 diesel museale storica.

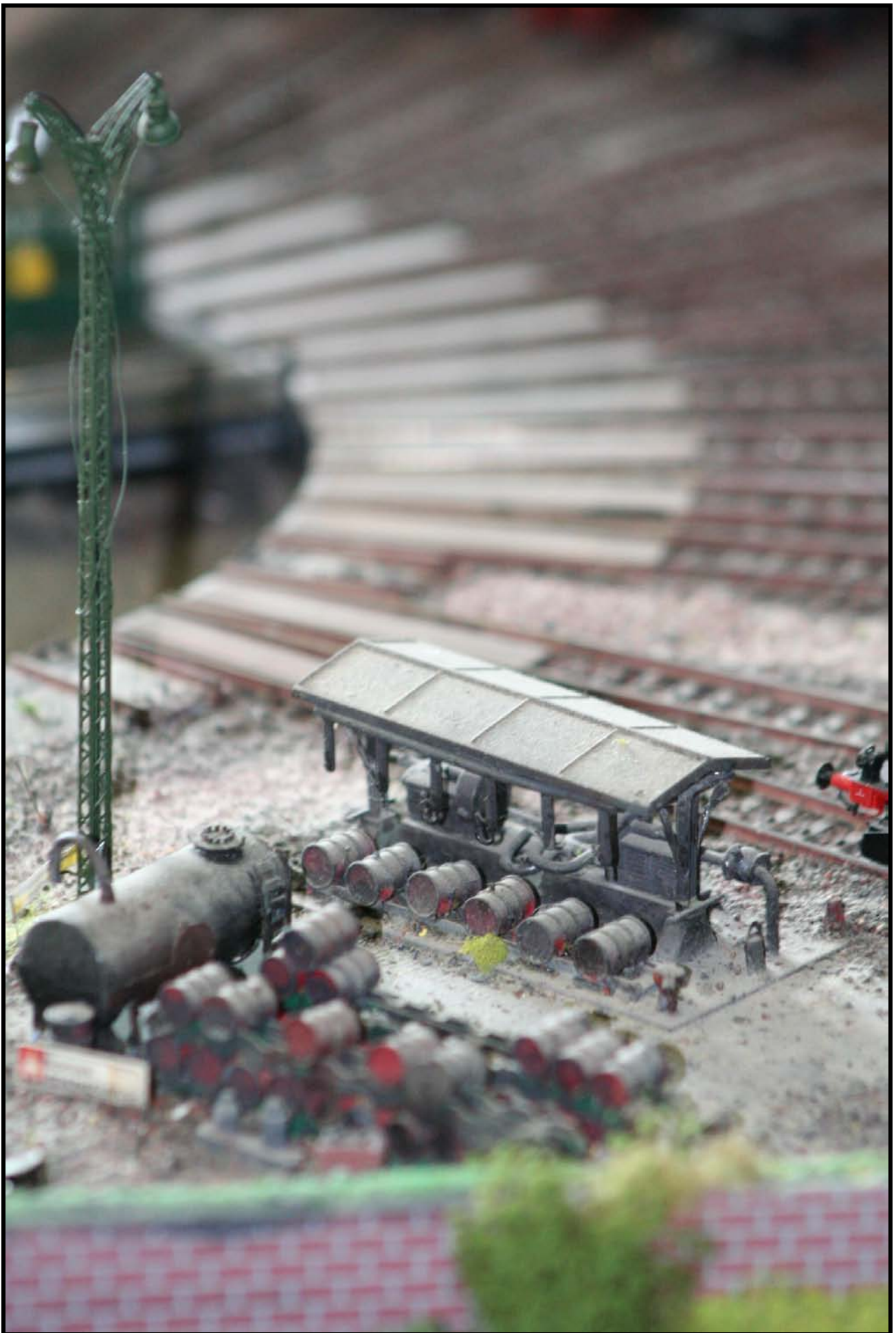


Foto n. 31: il deposito carburanti (foto di Mauro Cozza)

Nelle mie **foto dalla n. 32 alla n. 42** momenti del rifornimento di una V 140 001, museale e di altre loco diesel nel mio deposito.

Sono pochi esempi ovviamente, volevo solo precisare che la Br 56, come mi è tante volte capitato cambiando... Marca, si è praticamente resa del tutto inutilizzabile, insomma sfasciata, a causa della rottura del fragilissimo biellismo. Incautamente avevo poi acquistato in quel di Roma, e a cifre non proprio basse, ben due (!) Br 56 *della stessa ditta* e dopo pochi metri anche la sorella fece la stessa fine e si ruppe nello stesso punto dell'altra... vi risparmio le parolacce anche perché sin da allora, si parla del 1994 o giù di lì, era impossibile avere dagli *Altri* i pezzi di ricambio. Decisi così di tenere le due *porcher...* locomotive e di utilizzarle come punti di richiamo sul plastico. La seconda Br 56 la vedrete nella 4^a parte di questo Capitolo.



Foto n. 32: la V 200 018 si rifornisce (altra angolazione).



Foto n. 33: il deposito con le colonnine di erogazione in giallo.



Foto n. 34: il deposito carburanti, particolari.



Foto n. 35: il binario è occupato per la manutenzione di una Br 56.



Foto n. 36: il portellone della Br 56 aperto (macchina statica).



Foto n. 37: la Br 56 è veramente inutilizzabile.



Foto n. 38: la V 36 si rifornisce.



Foto n. 39: la V 160 si rifornisce.



Foto n. 40: la V 200 018 si rifornisce.



Foto n. 41: la V 200 018 si rifornisce (altra angolazione).



Foto n. 42: in Epoca IV si rifornisce la 216 006-7 "lollo".

(fine III parte)

Gian Piero Cannata

