

## IL DEPOSITO LOCOMOTIVE DRG E DB

### Il deposito dopo gli anni Settanta



Foto n. 1: il deposito intorno al 1980 (foto Marco Palazzo).

Dopo gli anni Settanta i depositi con la piattaforma girevole perdono drasticamente d'importanza, infatti il numero delle vaporeiere, e la necessità della *giratura*, cala vertiginosamente e i ritiri sono in pratica giornalieri. Le DB continueranno è vero ad utilizzare sino al 1977 le Br 41, Br 44 e le Br 50, tutte con le nuove nomenclature, ma, salvo casi sporadici, vengono tutte alienate allo scadere delle Revisioni.

Con *lungimiranza teutonica* i Dirigenti DB (e tanti appassionati) hanno da tempo avviato una *politica conservativa* di molte popolari vaporeiere, mentre poco è stato fatto per le loco diesel: la fiamma ossidrica non ha infatti risparmiato né l'unica V 300, né i VT 10.5 (diurno/notturno), e altri, come i VT 11.5, non voglio nemmeno sapere che fine abbiano fatto dopo le loro molte peripezie societarie.

Diesel quali la V 140 001, la V 160 003 (ambedue nella [foto n. 31](#)) o, solo per citare le più famose, la 218 217 ([foto n. 1, n. 7 e n. 32](#)) sono state preservate come una V 80 (la 002 della [foto n. 4](#)), qualche V 200 ([foto n.](#)

18), macchine che sono presenti anche nel mio modesto *museo* in H0 di Vibaden, ma sia per gli acciacchi dell'età dei veri locomotori e sia per *l'aumento spropositato del prezzo del gasolio* non vedo roseo il futuro e la conservazione di mezzi che bevono come...

Per chi non lo sapesse: è da considerare “economica” una diesel che consumi 3 litri di gasolio ogni kilometro e, con i prezzi attuali del 2012, una tratta di appena 200 km solo di carburante costa più di 1000 €



Foto n. 2: una 216 “lollo” al rifornimento.

Solo le insostituibili macchine da manovra avranno certamente una lunghissima carriera, quali le ultraquarantenni derivate dalla V 60 (foto n. 3, n. 8 e n. 13) e le potenti V 90 e derivate (foto n. 3, n. 8 e n. 9). Ritirate tutte le 220 (già V 200.0), le 221 (già V 200.1), con l'alienazione nel 2004 delle 212 (già V 100.2), il futuro di loco e mezzi automotori diesel è oramai condizionato dalla parsimonia nei consumi.

Con la facilità con cui appaiono e poi scompaiono (*falliscono*) le nuove *compagnie private*, un po' in tutto il vecchio continente per effetto di una crisi, iniziata secondo gli economisti da più di un decennio, non so, perché poi nessuno lo può sapere, che futuro avrà il trasporto privato (auto e camion) e se alla fine vincerà la ferrovia, trasporto preferibile, ma anche da migliorare e da privilegiare... penso alle nostre linee a binario unico e alle nostre autostrade a 6 (!) corsie.



Foto n. 3: parata di diesel a Vibaden (la T 3 e la V 140 sono museali).



Foto n. 4: V 80 002 museale e una "lollo" nel 1980 circa.



Foto n. 5: una 216 impegna il ponte sulla piattaforma.



Foto n. 6: due 218 nei pressi del ponte girevole.

Con l'arrivo simulato\* degli anni Settanta nel mio Bw di Vibaden locomotori diesel o elettrici sono sempre più presenti, ma nella zona manca la linea aerea, e le *E-Lok* sono solo trainate; due esempi nelle **foto n. 7 e n. 8**; in un caso però è il locomotore E 91 che, con luci spente e pantografi abbassati, traina una V 20 Lima (resa folle), nel secondo caso fu creata nel 2007 una difficile doppia trazione (all'epoca avevo solo la Control Unit 6021 che gestiva due Control 80 f) tra una 103 ed una 261 Märklin, perché era ed è spettacolare vedere l'elettrica abbassare i suoi pantografi quando viene "trainata" fuori della zona provvista della catenaria o rialzarli quando avviene il contrario. Certo oggi con la Central Station CS 2 creare una multi trazione è una vera passeggiata...

Nelle altre **foto dalla n. 1 alla n. 14** momenti diversi nel deposito e nella zona delle sabbie, si va dai primi mesi del 1968 con il ritiro di una E91, già da riclassificare come 191, agli anni Novanta.

**Per le foto n. 1, n. 3, n. 4, n. 5, n. 8, n. 10 e n. 12 si ringrazia sentitamente l'amico Marco Palazzo di Milano.**



**Foto n. 7: una V 20 traina una E 91 sul ponte della piattaforma.**

\*consulta il mio libro su [www.3rotaie.it](http://www.3rotaie.it) al § 16 Vibaden, la sua storia "VIBADEN IMPIANTO CAMALEONTE"



Foto n. 8: una 261 traina una 103 nella zona della sabbiera.



Foto n. 9: una 290 esce da un garage del deposito.



Foto n. 10: una 211 e una 212 in sosta accanto ad una 051 nel Bw.



Foto n. 11: una 212 e accanto una 041 sulle fosse di visita.



Foto n. 12: due 216 e una V 80 sulle fosse di visita.



Foto n. 13: una 361 impegna nel 1990 il ponte girevole.



Foto n. 14: una 216 con “biscotto” accanto al citofono del Bw.

## Particolari da mettere in mostra

Debbo confessare che questo 65° Capitolo è servito anche a me per un conteggio approssimativo dei particolari sparsi in tutta la zona del Bw. Se prendiamo in considerazione solo le **foto n. 14, n. 15 e n. 16**, già si possono osservare decine di piccoli particolari come attrezzi, ferri da fochista lunghi, tombini, traversine, secchi, carriole ecc ecc.

Nella **foto n. 15**, tra i particolari più grandi, spiccano i serbatoi di carburanti (invecchiati pesantemente) e la lunga carbonaia (a sinistra della Br 18 478 sullo sfondo) derivata da un kit della gru non digitale presente nella versione seconda di Vibaden sino al 2005.

Nella **foto n. 16**, tra molti altri particolari c'è la draga in azione, che sta ripulendo la ceneriera centrale.

Nella **foto n. 17**, particolare della rastrelliera accanto alle fosse di visita.

Nelle **foto n. 16, n. 19 e n. 20**, è in risalto la struttura a scivolo della ceneriera, che consente alle scorie di precipitare durante l'operazione che noi digitalmente conosciamo come “griglia a scuotimento”.

Nelle **foto n. 20 e n. 21**, il complesso (*autocostruito*) carro serbatoio più carro pompa per il rifornimento di vaporiere ad olio pesante, al vero utilizzato nel Bw di Bebra negli anni Cinquanta/Sessanta.



Foto n. 15: serbatoi carburanti, a sinistra sullo sfondo la carbonaia.



Foto n. 16: la draga ripulisce la ceneriera centrale tra le fosse.



**Foto n. 17: la rastrelliera bassa per maglie sganciabili e altro.**



**Foto n. 18: momenti di attività al tramonto nel deposito.**



Foto n. 19: attrezzi dei fochisti e la ceneriera con gli scivoli centrali.



Foto n. 20: particolare degli scivoli centrali che sono su entrambi i lati.



Foto n. 21: il carro serbatoio e quello con la pompa e la passerella.



Foto n. 22: il personale sul tetto della 01 1100 rifornisce il tender.

Nella **foto n. 23**, la seconda Br 56 anch'essa inutilizzabile per via del fragile biellismo in plastica (di cui ho già parlato nella III parte di **questo capitolo**). Curiosamente in questa loco è assente il dispositivo di chiusura che, a portella aperta dovrebbe coprire il *soffiante*.

Nella **foto n. 24**, lo spazzaneve Klima che viene parcheggiato accanto ai garage e che potete vedere in azione nel mio **Capitolo 59°** (III parte) nelle **foto n. 12, n. 13 e n. 14**.



**Foto n. 23:camera a fumo aperta della Br 56, duro lavoro di ripulitura.**

Nella **foto n. 25**, si vede la sporcizia simulata in H0, nella fossa della piattaforma e sul margine destro dell'immagine si nota una chiave inglese sul bordo della stessa piattaforma: in realtà questo è un mio espediente utilizzato, e messo in risalto nelle **foto n. 26 e n. 27**, per segnare sui margini della rotonda i soli punti facilmente sollevabili che consentono a loro volta di estrarre, in caso di manutenzione, il ponte girevole che nel suo interno contiene il motore modellistico.

Nelle **foto n. 28 e n. 29** una curiosa copertura da me fedelmente riprodotta che al vero servì per nascondere l'aspetto (come si fa per i nuovi modelli di auto) del famoso "bavaglino" in un locomotore 120, presentato alla stampa nel gennaio del 1987. Di questa *strana coppia* (Köf trainante e 120) ne ho già parlato nel mio **Capitolo 63°** (XI parte al paragrafo 1986 l'epoca del "bavaglino").



Foto n. 24: nel Bw di Vibaden sosta uno spazzaneve Klima.



Foto n. 25: la sporca fossa della piattaforma e i ferri incollati a destra.



Foto n. 26: nella parte opposta i ferri indicano il 2° punto sollevabile.

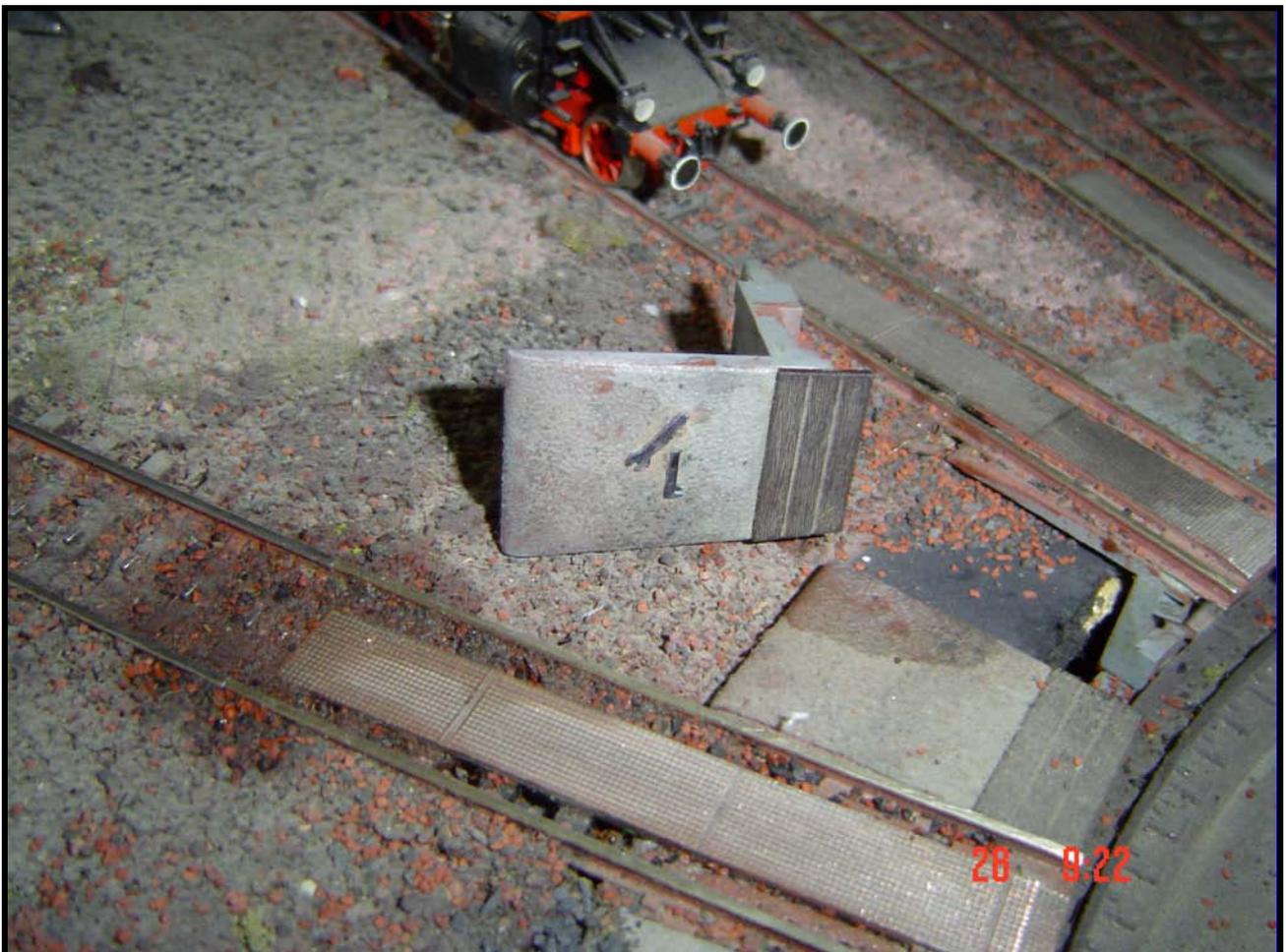


Foto n. 27: particolare dei punti estraibili per manutenzione del ponte.

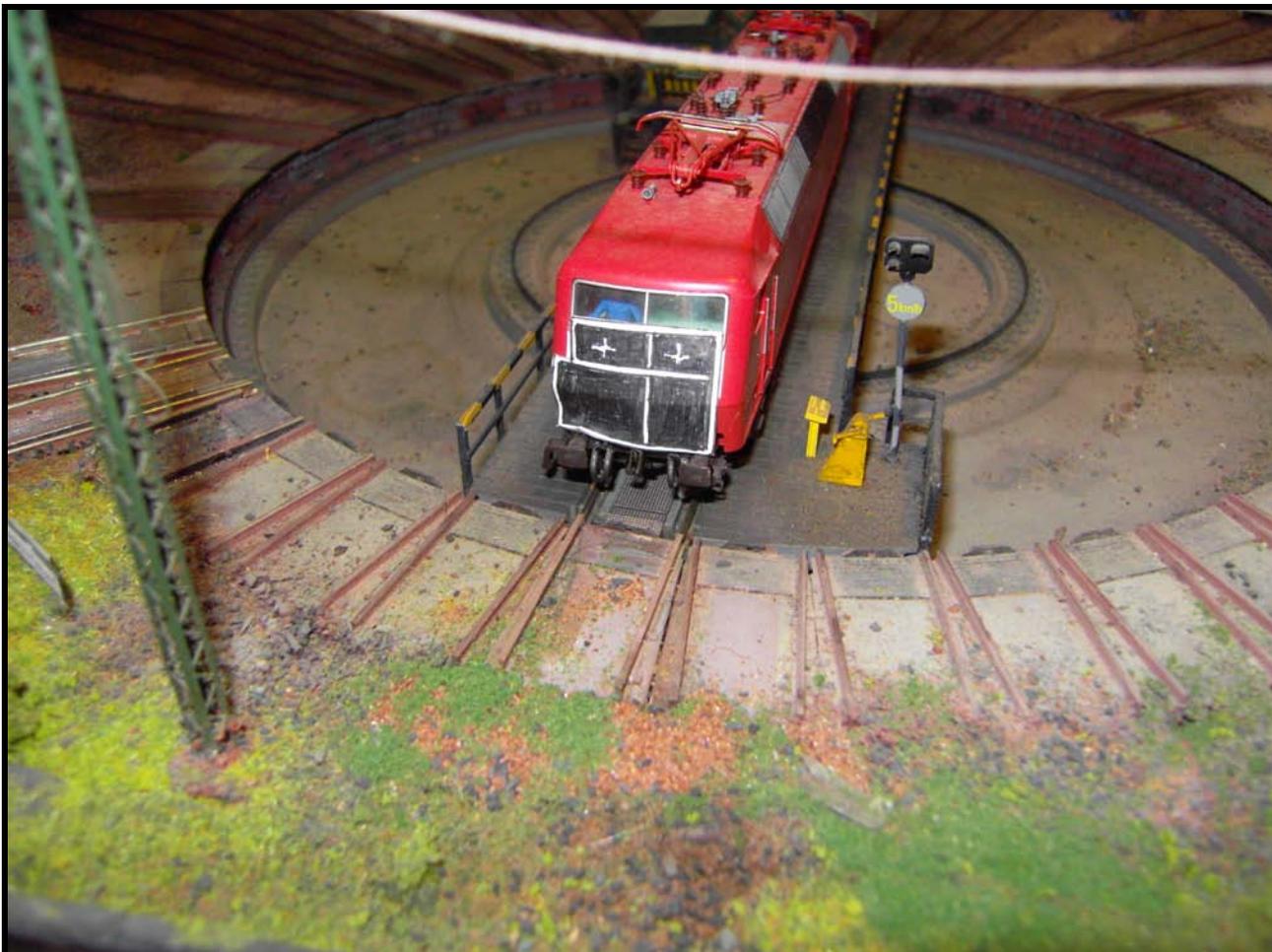


Foto n. 28: copertura di una Br 120, gennaio 1987 (*tempo di Vibaden*).



Foto n. 29: un Kof traina la 120 per la presentazione alla stampa.

## Il Museo di Vibaden

Nelle **foto dalla n. 30 alla n. 36** alcune delle macchine a vapore o no presenti nel mio personale **MUSEO** di Vibaden.

Nella **foto n. 37** una GT 2X4/4 Märklin (**art. 37961** del 2003) che è una utopistica presenza (fumante!), in una livrea ocra oltretutto degli anni delle Ferrovie Regionali.

Altra eccezione storica è la presenza dello Zeppelin (**foto n. 38**), ma ovviamente, come la vaporiera ocra, fu demolito da lungo tempo.

Meno fantasiosa la presenza dell'automotore noto come "Amburghese volante" SVT 04, conservato presso le vecchie DR con la bellissima livrea originaria (**foto n. 39**).

Il tutto per dirvi questo: rispettare la cronologia storica è un bene, ma non deve divenire un'ossessione che rovinerebbe l'effetto benefico e rilassante della fase ludica del nostro hobby.

Il mio museo, come quello che potete ricreare Voi, è una passerella di bellissime macchine come la 01 147 (**foto n. 40**), che nel mio centro di accoglienza per loco del passato fa le veci di altre regine come la 01 150, recentemente restaurata, grazie ad un immenso sforzo, e protagonista del settembre 2011 a Göppingen.



**Foto n. 30: il cartello del Museo, realizzato insieme ad un asse di Br 10.**



Foto n. 31: nel Museo la Adler tra altre veterane.



Foto n. 32: anche un "Cocodrillo" Ce 6/8 14310 nel Museo di Vibaden.



Foto n. 33: in parata e fumanti la Br 01 1100, la Br 78 494 e la Br 01 147.



Foto n. 34: la restaurata Br 05 001 DRG, adatta anche al Museo.



Foto n. 35: nel Museo la V 140 001 e la V 160 003 "Iollo".



Foto n. 36: molti fotografi intorno alla piattaforma nel 1980 circa.



**Foto n. 37: pura utopia la presenza di una GT 2x4/4 in livrea ocra.**



**Foto n. 38: lo Zeppelin fu demolito negli anni Trenta.**



Foto n. 39: l'SVT 04 è stato conservato con la livrea storica.



Foto n.40: la regina del Museo di Vibaden, la 01 147.

La **foto n. 41** fu invece scattata in un *bruttissimo momento*: mentre a gennaio 2005, stavo demolendo il mio plastico, senza che la sede nuova fosse neanche minimamente pronta (lo fu solo verso il settembre di quell'anno), la Br 05 001 fu tra le ultime a lasciare Vibaden 2 ... quella poteva essere *l'ultima foto del mio mondo Märklin!* Prima di poterla rivedere nel deposito passarono 21 interminabili mesi di lavoro, tra fatica e gioia altalenanti, tra il cemento e gli scatoloni del trasloco\* e la paziente ricostruzione e l'ampliamento.

L'amico Mauro Cozza fu tra i primissimi a visitare con la sua famiglia Vibaden 3 in avanzatissima fase di ricostruzione e l'amico modellista non mancò di immortalare in piena attività fumogena la Br 05 001 nel settembre del 2006 (**foto n. 42**) proprio su quella piattaforma girevole che la "rossa" aveva dovuto abbandonare con mio sommo dispiacere.



**Foto n. 41: alle 9.15 del 18 gennaio 2005 si spense l'ultima residua alimentazione a Vibaden 2, pochi minuti prima lascia i garage la 05 001.**

\*consulta il mio libro su [www.3rotaie.it](http://www.3rotaie.it) al § 16 Vibaden, la sua storia  
**"VIBADEN IMPIANTO CAMALEONTE"**



Foto n. 42: alle 11.52 del 24 settembre 2006 la Br 05 001 fuma!

## Gestione modellistica della piattaforma e dei garage

Molti amici che mi vengono a trovare in un primo momento non si rendono conto del complicato lavoro di un vero capomovimento, in tedesco *Fahrdienstleiter*. Basta invece una minima distrazione (foto n. 43 e n. 44) e ci scappa l'incidente che può anche causare seri danni alle nostre locomotive. Debbo ai neofiti spiegare che l'automatismo non mi piace e che preferisco fare il capostazione veramente.

Molti preferiscono affidarsi alla tecnologia, ma per me è inconcepibile fidarmi di programmi, pur validi come quelli già pronti della CS 2, per gli itinerari e questo a causa delle scatole elettromagnetiche per i deviatori che, anche con la nuova tecnologia dei binari "C", necessitano comunque della supervisione umana. La mia esperienza fu altamente negativa con gli elettromagneti dei binari K, tanto è vero che quando nel 1995 fui costretto a smontare Vibaden 1 (il binario "C" allora non era in commercio) circa la metà degli scambi non era più manovrabile se non a mano, quando era possibile raggiungerli in tal modo. Con le nuove scatole per questi binari con massicciata le cose sono andate molto meglio: ho messo in azione i primi deviatori nel 1998 circa e sino ad ora non ho dovuto sostituire nemmeno un congegno di allora, gli scambi però aumentarono nel nuovo impianto del triplo e un paio, montati sui deviatori lunghi, a volte hanno bisogno di una "svegliata" e mi costringono a controllare la posizione degli aghi. Quando non si

posiziona alla perfezione la rotaia io lo capisco dal *rumore sordo* che gli aghi fanno e non dalle luci led dei quadri di comando (**art. 72710**), che segnalano è vero quando durante la deviazione non funziona il contatto di *finecorsa* (come è noto ciò è molto pericoloso), ma non avvisano se l'ago non si è ben posizionato e non so perché.

Se usassi il sistema digitale con itinerari di manovra mi troverei con uno sviamenti a catena, il mio hobby sarebbe uno stress continuo e così preferisco accertarmi con calma che gli itinerari sono corretti, poi manovro con calma i semafori (che non hanno influenza sui treni) e dopo un bel fischio e qualche effetto speciale tipo "Bitte einsteigen", do il via libera, e... qualche volta sbaglio lo stesso!

Nella **foto n. 43** una 110 con un convoglio pendolare ha fatto un brutto *frontale* con una 140 Cargo. Non ci sono stati danni perché, entrando in stazione il locomotore 110 viaggiava a bassa velocità e la 140 era appena partita col suo merci dal 1° binario di Vibaden, comunque ho dovuto aprire la finestra interna della sala del plastico per meglio separare i respingenti incastrati dei due locomotori (**foto n. 44**).



**Foto n. 43: un vero incidente a Vibaden (foto Ruggero Mammoli).**



Foto n. 44: un *gigante* mette le cose a posto (foto Ruggero Mammoli).

Per evitare seri guai dunque la vista e l'udito sono di fondamentale importanza, ma la centrale di manovra è distante dalla zona della *Drehscheibe*, circa 4 metri e mezzo in linea d'aria: infatti nella [foto n. 45](#) io e mio nipote Alessandro, che riceveva (a 4 anni) le prime istruzioni per usare *la mia CS 2*, ci troviamo all'altezza della fine dell'edificio dell'Hauptbahnhof (ovvero del Fabbricato Viaggiatori), vicini al passaggio a livello.

Da quella distanza anche utilizzando degli speciali occhiali/binocolo è difficile manovrare con precisione le vaporiere più lunghe (come le Br 10) per un corretto posizionamento sul ponte girevole. Per questa ragione il comando manuale per la *giratura* è situato ([foto n. 46](#)) vicino al ponte, nella consolle dove ho collocato il *trasformatore analogico* che alimenta la piattaforma, le illuminazioni, i dispositivi fumo intorno e dentro la ceneriera della fossa di visita\* e un'altra Control Unit 6021 destinata esclusivamente alla manovra della gru girevole. Grazie alla nuova Mobile Station 2 (MS 2) oggi posso comandare a piacimento le macchine in sosta nei garage o in servizio per rifornimento d'acqua, sabbia o carburanti, grazie soprattutto alle Lokkarten memorizzabili.

\* consulta la prima parte di questo capitolo ed [il Capitolo 40° \(X parte\)](#)



**Foto n. 45: mio nipote riceve da me le istruzioni per la CS 2.**

Ho dovuto quindi creare una zona con uno sgabello (foto n. 46), con la MS 2 e le card a portata di mano e dei cartelli per regolamentare la gestione della *Drehscheibe* (foto n. 47). Come ho infatti già detto la mia piattaforma è quella originaria della Fleischmann ed ha manifestato un pericoloso difetto durante il movimento di rotazione: infatti produce dei corti circuiti, rapidissimi, al passaggio tra un settore e

l'altro, che possono danneggiare non i decoder Motorola (più spartani e robusti), ma i più delicati decoder a 21 poli mfx. Sto parlando però del mio caso particolare perché forse la Märklin/Fleischmann è stata migliorata e questa precauzione potrebbe risultare inutile...

**TRUCCO** Per accertarvi che con la vostra piattaforma non accade un tal guaio è sufficiente portare o posare nei binari antistanti i garage tre o quattro carrozze illuminate: se le luci non sfarfallano durante la rotazione del ponte è segno che i micro corti non avvengono; se invece la loro luce subisce degli abbassamenti al passaggio del ponte è meglio seguire le mie istruzioni/direttive, che si possono riassumere in una semplice frase: durante la giratura totale, o in qualsivoglia movimento del ponte (anche per una sola posizione) è assolutamente obbligatorio escludere l'alimentazione del conduttore centrale.



Foto n. 46: la console ricavata da un vecchio mobile con il cartello del regolamento e, a destra in basso, il comando del ponte girevole.

Nella console (foto n. 46) trovano perciò posto i 4 quadri di comando (art. 72730) Märklin che sono in grado d'escludere l'alimentazione sul ponte o su uno qualunque dei binari di sosta, allo stesso tempo posso alimentare più binari di ricovero contemporaneamente e consentire le emissioni di fumo a più vapore come avete visto nella foto n. 33.



Foto n. 47: la zona con la Mobile Station 2 e le card memorizzabili.

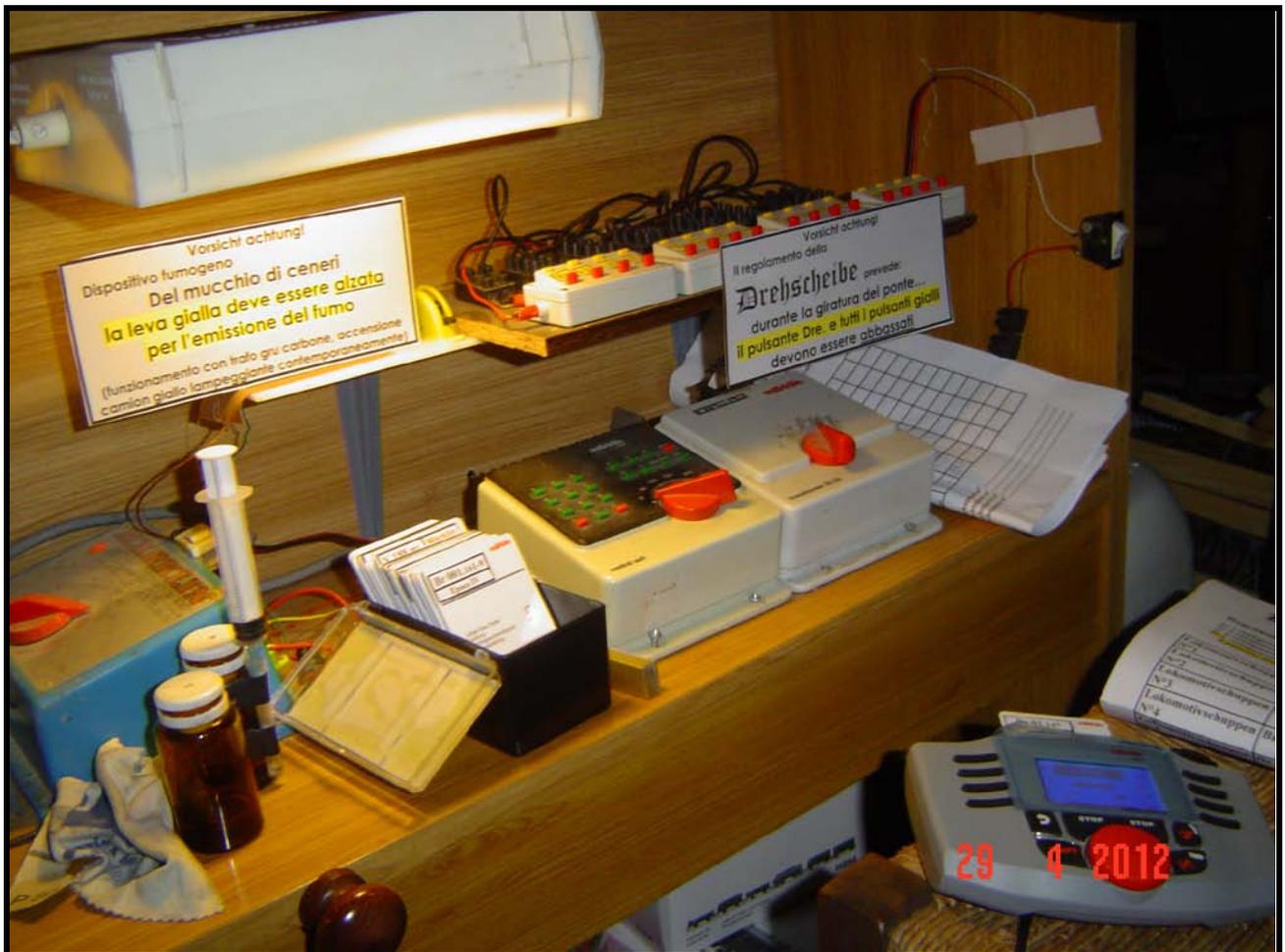


Foto n. 48: la zona con MS 2, card, istruzioni, liquido fumogeno ecc.



Foto n. 49: il cartello con il regolamento dei dispositivi fumogeni.

## Modulistica

Una volta rientrate nei garage numerati, a portoni chiusi (foto n. 50), bisogna trovare il modo di non dimenticare quale locomotiva vi sia dietro ognuna di quelle porte. In ciò, lo si deve ammettere, il sistema digitale ci ha *complicato* l'esercizio delle locomotive nei garage.

Nella vecchia gestione, con il sistema *analogico*, anche se non ci si ricordava quale macchina fosse stata parcheggiata non sussistevano problemi perché bastava posizionare il ponte su una qualunque connessione della *rotonda* e dare corrente, è ovvio che tutti gli altri garage erano isolati e che si potesse muovere solo un mezzo alla volta, ma oggi con la CS 2 se non ricordiamo il codice o il tipo del mezzo ricoverato (specie se Motorola-fx) come lo possiamo tirare fuori da lì? E ancora: anche se in garage c'è una loco mfx che si fa se il decoder fallisce la sua *ripresentazione* alla Centrale? E questo succedeva con una certa frequenza in passato (leggi ad esempio quanto mi è accaduto con una Br 18.3 e la Central Station 1 nel recente **Capitolo 67°**, o lo specifico **Capitolo 40° II e III parte**, aiutandovi con la ricerca dei molti temi trattati grazie all'**Indice degli argomenti**, che viene di continuo aggiornato sul sito [www.3rotaie.it](http://www.3rotaie.it) .



**Foto n. 50: quale locomotiva ci sarà dietro quelle porte chiuse?**

Ecco che ci può venire in grande aiuto una semplice modulistica che vi presento sia nella [foto n. 51](#) e sia come riproduzione cartacea che di certo voi potrete migliorare a piacimento.

Chi utilizza il solo sistema Motorola dovrà sempre scrivere il codice di fabbrica, o da Voi modificato con la Control Unit 6021, accanto alla locomotiva ricoverata nel garage sia che sia una fx che mfx.

Chi usa il sistema digitale con la Central Station 1, dovrà aggiornarla per non correre rischi di... smemoratezza!

Chi usa la nuova CS 2 Märklin, ben aggiornata, può con le Lokkarten richiamare anche una loco mfx *restia*, debbo comunque dire che non mi è mai accaduto un caso simile e che uso le card delle macchine solo per meglio guidarle con la MS 2 nella postazione che avete visto nelle [foto n. 47 e n. 48](#).

Chi ha meno di 12 garage (9, 6 ecc) può rimpicciolire il **modulo**, chi più lo potrà rendere meno faraonico come larghezza delle colonne e righe... un consiglio: usate una matita con la gomma per cancellare eventuali errori, in tal modo un cartaceo vi potrà durare a lungo.

Ogni volta che si sposta una loco si deve aggiornare il modulo e l'ultima casella a destra ci segnalerà la presenza finale di un mezzo.

Nell'esempio della **tabella finale** ho per esempio segnalato che la Br 03 287 è stata spostata dal garage n. 2, al 5, poi al 6 e al 7 prima di essere ricoverata nel garage n. 4.

La stessa cosa è avvenuta per altre macchine (come per la Br 10 001).

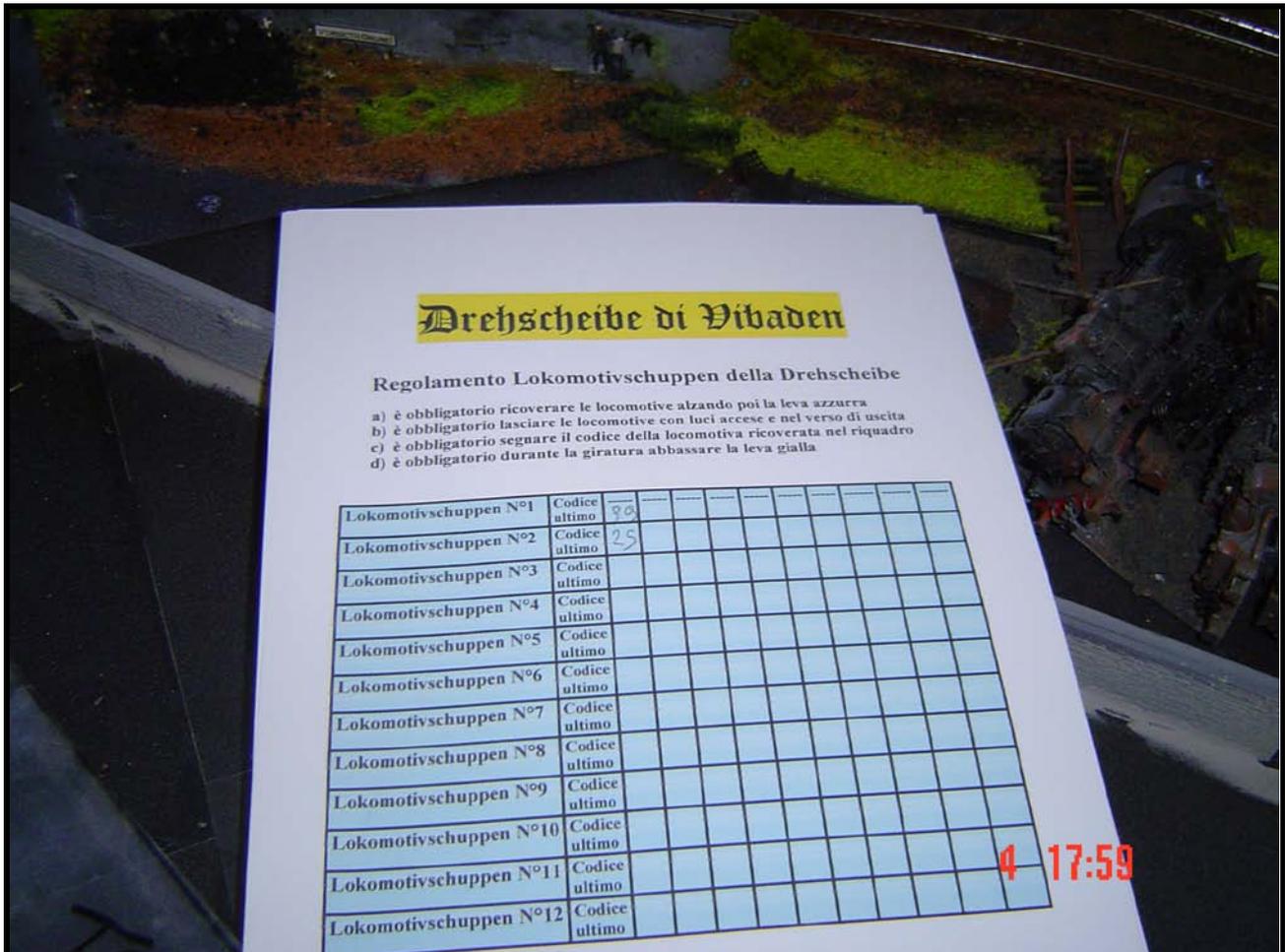


Foto n. 51: il modulo promemoria a garage chiusi.

Nell'esempio della **tabella finale** ho inserito svariate situazioni:

- garage n. 1: presenza della Br 01 147 mfx (codice n. 1\*)
- garage n. 2: presenza finale della V 188 001 fx (codice n. 28\*)
- garage n. 3: presenza della 212 276 fx (codice n. 79\*)
- garage n. 4: presenza finale della Br 03 287 fx (codice n. 03\*)
- garage n. 5: presenza finale della Br 10 001 fx (codice n. 63\*)
- garage n. 6: presenza della V 80 004 fx (codice n. 54\*)
- garage n. 7: presenza finale della V 60 107 mfx (cod. 15\*)
- garage n. 8: vuoto
- garage n. 9: presenza finale della Br 01 1053 fx (codice n. 11\*)
- garage n. 10: presenza della V 160 003 fx (codice n. 36\*)
- garage n. 11: vuoto
- garage n. 12: presenza della Br 03 1001 mfx Codice n. 3\*)

\*Se si usa il sistema Motorola

Naturalmente con la CS 2 veniamo aiutati dal pannello e dalle icone delle ultime 30 macchine utilizzate, o dall'archivio richiamato dal comando **All o tutto** come vedete nella **foto n. 52**. Ma questo non ci esime dall'aver ben archiviato la macchina presente nel garage chiuso. Quindi il codice numerico è necessario per chi usa il sistema Motorola, il giusto nome della locomotiva aiuta chi utilizza le Central Station e con la CS 2 tutta Märklin ci si può aiutare anche con le icone, magari dando una sbirciatina attraverso i finestroni dei portoni.



**Foto n. 52: il pannello della CS 2 ci aiuta anche con le icone.**

# Drehscheibe di Vibaden

(con Central Station **60214**)

## Regolamento aggiornato della Drehscheibe Lokomotivschuppen

- a) è obbligatorio ricoverare le locomotive isolando poi il binario
- b) è obbligatorio lasciare le locomotive con luci accese e nel verso di uscita
- c) è obbligatorio segnare il Br - della locomotiva ricoverata nel riquadro
- d) è obbligatorio durante la giratura spingere lo STOP generale o abbassare il pulsante giallo del ponte girevole**

<b>Lokomotivschuppen N°1</b>	Br01 147 mfx cod 1						
<b>Lokomotivschuppen N°2</b>	Br05 001 fx cod 5	Br03 287 fx cod 03	V188 001 fx cod 28				
<b>Lokomotivschuppen N°3</b>	212 276 fx cod 79						
<b>Lokomotivschuppen N°4</b>	V200 021 mfx cod 22	Br03 287 fx cod 03					
<b>Lokomotivschuppen N°5</b>	Br03 287 fx cod 03	261 001 fx cod 02	Br10 001 fx cod 63				
<b>Lokomotivschuppen N°6</b>	Br10 001 fx cod 63	Br03 287 fx cod 03	V80 004 fx cod 54				
<b>Lokomotivschuppen N°7</b>	Br03 287 fx cod 03	V60 107 mfx cod 15					
<b>Lokomotivschuppen N°8</b>							
<b>Lokomotivschuppen N°9</b>	Br10 001 fx cod 63	Br01 1053 fx cod 11					
<b>Lokomotivschuppen N°10</b>	V 160 003 fx cod 36						
<b>Lokomotivschuppen N°11</b>							
<b>Lokomotivschuppen N°12</b>	Br03 1001 mfx cod 03						

**Questo 65° Capitolo 125 pagine e 196 foto, è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 120 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**

**(IV parte e fine)**

