

# Treni storici: introduzione alla manifestazione del 9 e 10 ottobre 2010 a WEIMAR, Land della Sassonia-Anhalt (Germania)

LUIGI DABACELLI\*

Nell'ambito delle numerosissime manifestazioni organizzate in occasione dei 175 anni delle ferrovie tedesche, quella tenutasi a Weimar, tra il 9 e il 10 ottobre 2010, è stata sicuramente tra le più rappresentative avendo visto, oltre alla significativa anche se non numerosa presenza di locomotive a vapore ed elettriche, una nutritissima presenza di loco diesel, soprattutto dei gruppi che le Deutsche Bahn hanno "ereditato" dalle Deutsche Reichsbahn (le ferrovie della scomparsa Germania Est).

Trattasi di locomotive prodotte sia in patria, come ad esempio presso gli ormai noti stabilimenti Karl Marx di Babelsberg, sia presso stabilimenti di Paesi "amici", in primo luogo Unione Sovietica e Romania e, in subordine, Cecoslovacchia, Ungheria etc. Esse costituiscono una fonte inalienabile di tecnologia costruttiva ispiratasi a concetti di ingegneria ferroviaria a volte molto differenti da quelli in uso nei Paesi occidentali. Questo fa sì che oggi le Deutsche Bahn, proprio per la grande mole di materiale di trazione proveniente da diverse culture ferroviarie, posseggano un parco trazione sicuramente il più eterogeneo d'Europa, il quale, unitamente a quello dei numerosissimi operatori privati, soprattutto nel settore Cargo, rende la Germania, senza ombra di dubbio, il Paese più interessante per tutti i cultori di storia e tecnologia ferroviaria.

\* Esperto in Storia Ferroviaria, Italia-Germania.

A questo dobbiamo aggiungere il fatto che oltre ai rotabili in normale esercizio, vi sono oltre cento realtà museali che, con il loro instancabile lavoro ed entusiasmo, hanno organizzato nel corso del 2010 centinaia di eventi (convegni, mostre tematiche, treni storici su linee museo ed ordinarie, vere e proprie manifestazioni che, nell'arco anche di diverse giornate, hanno visto l'effettuazione di decine di convogli storici soprattutto a trazione a vapore ma non solo). Tutto questo accadeva nell'anno di grazia 2010. E oggi, terminate le manifestazioni per quest'importante anniversario, tutto finito? No! Basta scorrere le web-pages di una qualsiasi realtà ferroviaria museale-amatoriale per trovare un vastissimo programma di manifestazioni a carattere storico. Dalla Salzach fino alle sterminate pianure battute dai venti dello Schleswig-Holstein non vi è altro che l'imbarazzo della scelta per tuffarsi in una messe di iniziative che altro scopo non hanno se non quello di tramandare ai viaggiatori che verranno la possibilità di ammirare rotabili che, altrimenti, si sarebbero potuti vedere solo in rare immagini sbiadite dal tempo. E ora passiamo subito ad una breve esplicazione delle foto a corredo.



Foto 1) Loco diesel **Br. 118** (ex V 180 DR, poi 118 Dr). Quest'importante gruppo di locomotive risale agli anni Sessanta. Quella nella foto è del 1965. Esse furono costruite nelle officine *Karl Marx* di *Babelsberg* (DDR). Aventi rodiggio B'B', sviluppano una potenza di 2 x 736 kW e una velocità massima di 120 km/h. Diversi esemplari sono ancora in esercizio presso operatori privati nel settore cargo.



Foto 2) Loco diesel **Br. 119** (in seguito **Br.219 DB**). Soprannominata *U-boot* per una sua vaga rassomiglianza con i famosi sottomarini tedeschi, queste loco di costruzione rumena (*Fabrica 23 august - Bucaresti*), aventi rodiggio C'C', sviluppavano una potenza di ben 2.760 kW e una velocità massima di 140 km/h, che le rendevano tra le più potenti *diesel* in circolazione sulla rete tedesca. Oggi questo esemplare si occupa con successo della trazione di treni storici e turistici d'agenzia.



Foto 3) Loco diesel-elettrica **Br 120**. (Ex V 200, dal 1992 Br. 220). Fu la variante del gruppo sovietico M62, che venne venduta alle ferrovie di quasi tutti i Paesi satelliti. L'unità nella foto risale al 1967. Con rodiggio Co'Co', sviluppava una potenza massima di 1.470 kW con una velocità massima di 100 km/h. L'esemplare nella foto è in perfetto ordine di marcia e si occupa anch'esso del traino di treni storici e d'agenzia.



Foto 4) Loco diesel **Br 131** (in seguito queste loco sarebbero confluite nel gruppo **Br 231** delle DB). Il primo gruppo di loco *ex* sovietiche alle quali fu dato il soprannome di *Ludmila*. Quest'esemplare è stato costruito nelle officine *Luhansk* (oggi in Ucraina). Con un rodiggio *Co'Co'*, sviluppavano una potenza di 2.220 kW e una velocità massima di 100 km/h.



Foto 5) Parata di *Ludmille*! Costituenti le serie **Br 231, 232, 233, 234**, molte di queste loco svolgono tuttora servizio attivo sia presso le **Deutsche Bahn**, sia presso numerosi operatori privati. Le possiamo vedere all'opera dalle linee non elettrificate dell'Alta Baviera fino alle vaste pianure dello *Schleswig-Holstein*, dalle conurbazioni industriali della *Ruhr* fino alle sterminate brughiere del *Brandeburgo*.



Foto 6) Loco diesel **Br 211** (ex V 100). Questa piccola - si fa per dire - ma grande loco è una delle tante derivazioni dal gruppo **V 100**. Rodiggio B'B', potenza massima 990 kW, velocità massima 100 km/h. Oggi queste loco svolgono servizio attivo per operatori privati nel settore *cargo* su treni merci a corto raggio. L'esemplare nella foto invece, fa parte del patrimonio storico delle DB ed è ritratto mentre, nella luce radente del tramonto, si appresta a partire alla volta di Berlino con un treno speciale carico di appassionati.