

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE - XIV parte - LA STRANA STORIA DELLE 152

Dal 1999 furono prodotte e messe in servizio le potenti 152. Le loro componenti erano standardizzate e, secondo le aspettative, dovevano essere macchine adatte ad attraversare la frontiera con l'Austria per cui la nuova DB contava molto sulla loro riuscita. Qui il diavolo, sotto forma di licenza d'esercizio*, ci mise la coda e le 152 non furono abilitate al transito sulle linee delle ÖBB. Poterono dunque essere usate per tratte interne tedesche e le commesse si ridussero drasticamente.

Nelle **foto dalla n. 1 alla n. 4** un esempio della forza di trazione di queste macchine in H0, pur non elevatissima se andiamo a controllare le prove condotte su diverse *loco* sul mio banco dinamometrico nel mio **Capitolo 31°**, ma evidentemente molto ben equilibrate perché il convoglio, composto per pura prova, non era realizzato in modo né realistico né logico in quanto gli ultimi carri, 5 su 22, erano i più pesanti. Ricordo a chi non lo sapesse già che la linea interna del mio plastico è veramente ostica ad affrontarsi per una salita del 42% circa.



Foto n. 1: una 152 riceve il via libera sul 1° binario di Vibaden.

* la motivazione degli austriaci fu *ufficialmente* per motivi di aggressività delle 152 nelle curve, a causa dell'interasse di quei locomotori, ma, a detta di esperti, in Austria circolavano, e circolano, locomotori anche più... *aggressivi*.



Foto n. 2: la 152 traina un lunghissimo convoglio.



Foto n. 3: la 152 affronta la salita più dura del plastico di Vibaden trainando un lunghissimo convoglio.



Foto n. 4: parte del lunghissimo convoglio al PXL di Vibaden.



Foto n. 5: una vera 152 traina 13 carri lunghi (foto di Marco Stellini del 2011, scovata da Marco Briziarelli).

ARRIVA L'ICE 3 NEL 1999



Foto n. 6: dal 1999 arriva l'ICE 3 a Vibaden.

Nel 1999 arrivò sui binari delle nuove DB il velocissimo ICE 3, che affiancò il già datato ICE 1 e il più piccolo (come composizione) ICE 2. Nel giugno del 1998 c'era poi stato uno dei più gravi disastri ferroviari tedeschi, in cui morirono un centinaio di persone che si trovavano a bordo di un ICE 1 a cui nella 3^a carrozza, si seppe poi dall'inchiesta, si ruppe un cerchione di una ruota, l'amico Marco ha seguito la storia della tragedia e ha saputo che il distacco era stato causato da una fusione tra metalli non idonea, cosa che costrinse le DB AG a ritirare e sostituire tutte le ruote degli ICE 1 (!).

Quindi questo nuovo e bellissimo ICE 3 doveva anche cancellare il terribile ricordo di quel maledetto 3 giugno 1998.

Seguite le didascalie delle [foto dalla n. 6 alla n. 15](#): vi segnalo che nella [foto n. 7](#) compare sullo sfondo una Nachtzug trainato da una 103 in vecchia livrea e che la [foto n. 15](#) è stata scattata da Marco Palazzo nella stazione di Augsburg nel 2003.



Foto n. 7: l'ICE 3 a Vibaden, sullo sfondo il Nachtzug con una 103.



Foto n. 8: in notturna l'ICE 3 transita veloce sul 2° binario di Vibaden.



Foto n. 9: l'ICE 3 in corsa a Vibaden.



Foto n. 10: l'ICE 3 in una curva stretta a Vibaden.



Foto n. 11: l'ICE 3 a Vibaden in una curva vicino al PXL.



Foto n. 12: l'ICE 3 attende il via libera sul 1° binario di Vibaden.



Foto n. 13: l'ICE 3 in corsa incrocia una 140 Cargo a Vibaden.



Foto n. 14: l'ICE 3 in una composizione da 7 elementi a Vibaden.



Foto n. 15: il vero l'ICE 3 in sosta ad Augsburg in una foto di Marco Palazzo, dicembre 2003.

LE 120, LE 152 E LE 101 PUBBLICITARIE

Le 152 furono dei manifesti viaggianti (foto n. 16), come del resto le 120 (foto n. 17 e n. 18) e le 101 (foto n. 19).

Molte aziende (estere) si resero presto conto di quanto fosse grande quell'impatto pubblicitario. Forse i primi ad utilizzare massicciamente le fiancate dei locomotori come "cartelloni" furono gli svizzeri sulle loro 460/465 (esempio nella foto n. 20 scattata nella vecchia sede del museo Märklin a Göppingen da Marco Palazzo nel 2003 che ritrae una 465 delle Ferrovie Berna-Lötschberg-Sempione (art. 39609, allora novità del 2003). Ricordo che su due di quelle macchine svizzere a metà degli anni Novanta la Märklin fece una vistosa pubblicità a se stessa, realizzando poi dei modelli esclusivi.

Ben presto moltissimi locomotori (un esempio per tutti nella foto n. 21) furono *istoriati* in mille modi diversi (per la gioia dei costruttori di modelli in H0).



Foto n. 16: la Siemens fa pubblicità a se stessa sulle “sue” 152 (modello Märklin art. 39353 del 2002/2003).



Foto n. 17: una 120 con una vistosa scritta al traino di carrozze misure, o di servizio.



Foto n. 18: dicembre 2003, una 120 pubblicitaria in sosta ad Augsburg (foto di Marco Palazzo).



Foto n. 19: una 101 che fa pubblicità alla Herpa (modello Märklin).

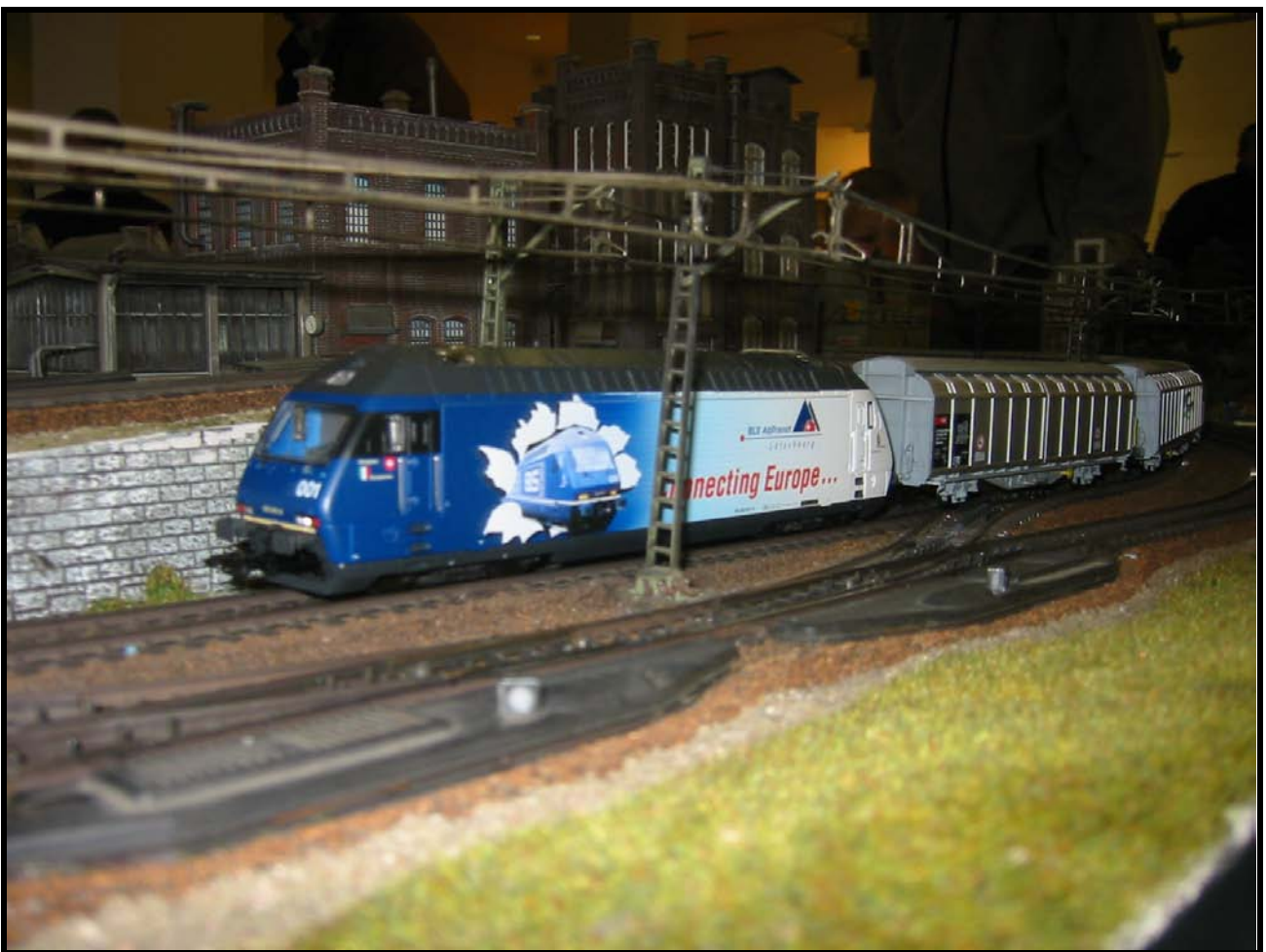


Foto n. 20: dicembre 2003, nel plastico Märklin di Göppingen una 465 BLS con una vistosa scritta pubblicitaria (foto Marco Palazzo).



Foto n. 21: una 146 DB pubblicitaria traina delle carrozze a due piani.

LA DB S.P.A. CARGO

Prima della fine del secolo la DB AG (S.p.A.) si divise in due e nacque così la nuova DB Cargo, destinata specificatamente al trasporto merci. Alcuni esempi li vedete nelle [foto dalla n. 22 alla n. 26](#).

I carri di volta in volta trainati da queste macchine sono proporzionali alla loro forza di trazione sia nella realtà che nei plastici.

Nella [foto n. 1, n. 2, n.3, n. 4, n. 5, n. 9 e n. 10](#) avete un esempio di carri abbinabili alle 152 (in H0 e vere); un lungo convoglio è trainato nelle foto [n. 13 e n. 14](#) da una 140 288-2 Märklin ([art. 37401](#) del 2001) che incrocia l'ICE 3 in una curva di Vibaden.

Vi ricordo che già ho presentato un esempio al termine della 14^a parte con lo strano convoglio Cargo Sprinter.



[Foto n. 22: una 152 con la vistosa scritta DB Cargo.](#)



Foto n. 23: una 140 con la vistosa scritta DB Cargo.



Foto n. 24: una 212 con la vistosa scritta DB Cargo.



Foto n. 25: una 335 con la vistosa scritta DB Cargo.



Foto n. 26: una 232 "Ludmilla" con la vistosa scritta DB Cargo.

(fine XIV parte)

Gian Piero Cannata

