

PARSIFAL, UNA SINFONÍA FERROVIARIA LEJANA



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala HO lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

PARSIFAL (1980) - - - - - Composición HC01

Referencia EW19

He completado una de mis composiciones HO europeas, y paso a describirla y presentarla en este trabajo. En este caso no es un tren que yo haya anotado personalmente, ni viajado en él, sino que es fruto de la extensa documentación literal y fotográfica que circula por los foros europeos sobre tema de ferrocarril.

"PARSIFAL", nombre de magnas evocaciones sinfónicas wagnerianas, no es más que la denominación que en 1957 se dio a la relación TEE entre Paris y Dortmund, prolongada más tarde a Hamburgo; como TEE, este tren sólo sobrevivió hasta 1979, pero dio paso a un expreso categoría IC circulando entre Colonia y Paris y viceversa.

He formado la composición de dicho tren correspondiente a los años 1980-81, en el tramo entre Aquisgrán y Paris, que tiene el máximo interés ya que en este recorrido incorporaba 3 coches destino Paris procedentes del "Leningrad-Exprés" Varsovia-Aquisgrán.

La tracción que presento, con una CC40100 de la SNCF, está limitada al tramo entre Lieja y Paris, ya que tales máquinas (a pesar de su polivalencia eléctrica) no eran admitidas por los alemanes en Aquisgrán. Una máquina belga (HLE-23 en general) tomaba dicho tren en Aquisgrán para subirlo a Lieja. La inversión de sentido necesaria en esta estación (Lieja-Guillemins), pese a no ser terminal, facilita la maniobra de cambio de locomotora.



En esta foto, el "Parsifal" D434 Colonia-Paris circula excepcionalmente desviado de su ruta por la estación de Sant Vicenç de Castellet.



Aquí está formado en sentido contrario D435 Paris-Colonia, llevando en cabeza los tres coches que se cortarán en Aquisgrán (donde llegarán en cola, ya que el tren sufre inversión de marcha en Lieja-Guillemins), y que allí se incorporarán al D247 Aquisgrán-Varsovia. La composición será presentada al detalle en este orden.



Esta es la CC-40100 de la SNCF. Modelo reciente LsModels ref. 10022. Reproduce el ejemplar nº 10 en un estado final de carrera, es decir, tal como terminaron su vida útil hace unos 12 años: sin faldones laterales, ventanilla de cabina cegada, pintada en color gris claro Corail en vez de gris plata integral.

Por cierto, siempre hemos asociado estas máquinas a sus composiciones TEE-PBA inox con las que marcan unidad de diseño estético, pero ha sido una estrategia comercial de las firmas modelistas; en la realidad se han prodigado en todo tipo de trenes de viajeros, sobretodo internacionales, y de lo más variopinto imaginable, como el de este hilo y otros más en preparación. Y esto es válido tanto para los 10 ejemplares franceses como para sus 6 hermanas belgas HLE-18.

Composición D435 Paris-Colonia "Parsifal". Servicio de verano 1980 :

| | Ruta | Formato | Tipo | Propiedad | Librea | Existe | Refer. |
|----|------------------|---------|-----------|-----------|------------|----------------|---------|
| 1 | Paris-Varsovia | B10 | UIC-Y | SNCF | verde-gris | Roco | 44605 |
| 2 | Paris-Leningrado | WLAB | OSShD-Y | SZD | verde | Sachsenmodelle | 14328 |
| 3 | Paris-Berlin | A4B5 | OSShD-Y | DR | verde | Sachsenmodelle | 74339 |
| 4 | Paris-Colonia | Dd4s | DEV | SNCF | C160 | Roco | 45100 |
| 5 | idem. | B10tu | VTU-75 | SNCF | corail | LsModels | 40170 |
| 6 | idem. | B10tu | VTU-75 | SNCF | corail | LsModels | 40129-1 |
| 7 | idem. | B10tu | VTU-75 | SNCF | naranja-C1 | LsModels | 40122-1 |
| 8 | idem. | B10tu | VTU-75 | SNCF | corail | LsModels | 40129-2 |
| 9 | idem. | WRm | 132 | DB | TEE | Lima | 309176 |
| 10 | idem. | A9u | VSE UIC-Z | SNCF | corail | Roco | 54236C |
| 11 | idem. | A9u | VSE UIC-Z | SNCF | naranja-C1 | Roco | 44658 |

Tracción :

Paris-Lieja Guillemins y vv. : SNCF CC-40100

Lieja Guillemins-Aquisgrán y vv. : SNCB HLE-23

Aquisgrán-Colonia y vv. : DB BR-110 (sólo rama Paris-Colonia y vv.)

No he encontrado por ahora una máquina belga HLE-23 para este tren; el modelo Trix es difícil de conseguir con la presentación de esta época; podría usarse en su lugar una HLE-20, modelo clásico de Roco (ref. 43680).....si no fuese porque los alemanes también tienen vetada esta potente y pesada CC en Aquisgrán y en el tramo de salida en rampa de 27 o/oo entre la estación central policorriente (Aachen Hbf.) y Aachen-Süd. Al parecer, la potencia que tienen instalada bajo 3000 voltios en este tramo internacional es insuficiente para el consumo de tales máquinas.

Por cierto, estos expresos que afrontan esta rampa, máquina belga 3000 voltios en cabeza, eran empujados sistemáticamente por cola por una diesel alemana (218, 290 ó 260 según el caso) no acoplada, que regresaba al pie de rampa por la misma vía, en este corto trayecto de apenas 5 km. Hay multitud de testimonios gráficos en la red de este servicio. Actualmente, con mayoría de unidades eléctricas, Thalys, etc.. el espectáculo es más limitado. Los mercantes, por otra parte, no utilizan esta línea sino otra paralela que parte de Aachen-West hasta Montzen, recientemente electrificada (en 2006 todavía gocé del espectáculo de las DT diesel en este tramo, también en rampa aunque menor).

Coche num. 1 :



Se trata de un común UIC-Y de plazas sentadas, en la decoración habitual de los 80's : verde y gris claro, puertas enteramente gris. Para un recorrido completo Paris-Varsovia, no parece un "súmmum" de confort !

Coche num. 2 :



Es el clásico "camas" soviético, de construcción este-alemana y gálbo europeo; exactamente igual que el que más tarde realizaría la relación Madrid-Moscú (pero por aquel entonces marcado ya en los RZD, herederos de los "Sovetskaya Zheleznaya Doroga" tras la desaparición de la URSS).

Coche num. 3 :



Un unificado de la DR este-alemana, siguiendo de cerca la norma Y de la UIC, pero sin el 1/2 departamento extra que tenían los mixtos UIC-Y franceses.

Coche num. 4 :



Se trata de un furgón SNCF; para mi tienen una "clase" excepcional las composiciones con furgón intercalado; furgón con paso a través por pasillo lateral garantizado, por otra parte; este vehículo está en situación "natural" en cabeza de tren en el tramo Colonia-Aquisgrán.

Coches num. 5 a 8 :



Cuatro coches Corail VTU tipo B10tu se reúnen en esta composición; se trata de los vehículos de pasillo central de 80 plazas, que fueron destinados por la SNCF expresamente para su tráfico internacional, siendo los B11tu idénticos exteriormente, con 88 plazas, para tráfico interior. Este B10tu es exactamente el modelo que Renfe alquiló a principios de los 80.



Pequeña "variación" sobre el tema : he elegido uno de los 4 coches VTU con esta decoración naranja denominada C1; básicamente para dar "color" a una composición, y porqué el vehículo es si cabe tanto o más bello con esta presentación. El uso de este color fue pregonado y auspiciado en aquellos años por la UIC como imagen de marca del tráfico internacional europeo (heredero del rojo y crema TEE); muchas administraciones decoraron así su parque internacional: la SNCF lo hizo con un lote de VTU B10tu, unos pocos Eurofima VSE A9u, y otros VU mixtos B6Dd y A4B6u; pero el tema de las rotaciones de material entre distintos servicios pronto imposibilitó que las composiciones fueran homogéneas con este color y la recomendación finalmente cayó en desuso pocos años después.

Coche num. 9 :



Lo que no puede faltar, un buen restaurante; modelo del tipo 132 de la DB ex. DSG; es un vehículo de 27,50 m. de largo, que fue inicialmente todo rojo oscuro con inscripciones D.S.G., pasando después al servicio TEE. El mismo existe con pantógrafo bajo la denominación WRmz-135 (reproducido reciente por Roco).



Analizando esta foto, parece ser que hoy la CC-40100 SNCF ha sido excepcionalmente autorizada a llevar el "Parsifal" hasta su destino por tierras teutonas; lo digo por el ambiente germánico de las instalaciones visibles y por circular por la derecha (tanto Francia como Bélgica circulan por la izquierda....).

Coches num. 10 y 11 :



Son dos ejemplares de Eurofima de 1ª clase A9u VSE de la SNCF; tal como he citado más arriba, la SNCF los decoró a la moda "Corail" y sólo un pequeño número (10) llevó la decoración naranja C1 que se pregonaba, y que vistió muchos otros ejemplares Eurofima de otras administraciones (SNCB, FS, SBB, ÖBB). Observar en estos dos coches el bogie Fiat del mismo modelo que los que equiparon los 50 primeros coches 9000 de Renfe.



En esta foto, el "Parsifal" D435 visto por cola descansa en la vía 4 de St. Vicenç de Castellet, en la que por cierto cabe justo justo....

A día de hoy y desde hace unos cuantos años, la circulación entre Paris y Colonia ha sido confiada al servicio "Thalys" y a sus ramas TGV tipo PBKA plata y granate; la paulatina desaparición de trenes convencionales también es un hecho en Europa, aunque en España es más bien un exterminio planificado y rápido. Como aficionado que soy a un cierto concepto de ferrocarril, lo lamento. No me queda más remedio que plasmar mi afición a escala HO y lo más fiel posible. Fin de trayecto.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la cesión de su magnífica maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2013