

"SKANDINAVIEN-PARIS EXPRESS" Y LA LINEA DE VUELO DE PAJARO



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.

SKANDINAVIEN-PARIS EXPRESS (1980) - - - - - Composición HC08

Referencia EW17

No, no se trata de acometer un tratado de ornitología ni de ecología, a tenor del título de cabecera. Pero si voy a exponer brevemente la expresión alemana "Vogelfluglinie" con la que se conoce una importante línea europea, y presentar la composición del que fue uno de sus trenes internacionales característicos de largo recorrido.

"Línea de vuelo de pájaro", ni más ni menos, es la traducción del término alemán, y se refiere a la línea Hamburgo-Lübeck-Puttgarden-Copenhague-Estocolmo; este trayecto tiene varias travesías marítimas, algunas salvadas con importantes puentes y otras con "ferry" transbordador; asimismo, la ruta es usada por las aves en migración entre los países nórdicos y las tierras más templadas del sur, de manera que nunca dejan de sobrevolar tierra firme excepto unos pocos brazos de mar de poca anchura; de esta manera, Suecia, Dinamarca y Alemania quedan conectadas tanto avícola como ferroviariamente.

La relación ferroviaria entre París y Copenhague se realizó en distintas épocas con este tren, denominado D234 "Skandinavien-Paris Express", con coches directos para distintas rutas; 7 coches de la composición reseñada, con origen la capital danesa, utilizaban el transbordador marítimo Rodby-Puttgarden; la composición está fechada en agosto de 1980 en el trayecto entre Colonia y Aquisgrán, tal como se ve en la foto de portada.

Detalle D234 Copenhague-París / 1 Agosto 1980

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	ABm	UIC-X	DB	Verde	Hamburgo-Aquisgrán	Roco	44754
2	Bm	UIC-X	DB	Verde	Id.	Roco	44752
3	B10	UIC-Y	SNCF	Verde-Gris	Münster-París	Roco	44605
4	ABm	UIC-X	DB	Beig-Turquesa	Puttgarden-París	Roco	44748
5	B10	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Id.	Roco	44609
6	Dd4s	DEV	SNCF	Verde-Plata C160	Copenhague-París	Roco	45100
7	A4B5	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Id.	Roco	44607
8	B10	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Id.	Roco	44609
9	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Blanco	Id.	Roco	44602
10	WLAB	MU	CIWL	Azul-TEN	Copenhague-Ostende	Jouef	HJ4054
11	AB	UIC-Y	DSB	Rojo	Id.	Heljan	6051
12	Bcm	UIC-X	DB	Beig-Turquesa	Copenhague-Aquisgrán	Heris	11021

Sólo 4 coches hacen el recorrido integro Copenhague-París, dos más se encaminan hacia Bélgica (Ostende) desde Aquisgrán, otro se corta allí, de los procedentes de origen; dos más se añaden en Puttgarden (o sea, no usan el transbordador) destino París, y otros 3 hacen rutas parciales Münster-París o Hamburgo-Aquisgrán. El hecho que sea Ostende el destino belga implica en realidad una "irrigación" completa por el centro del país, ya que la línea Lieja-Ostende sirve además Namur, Bruselas, Gante y Brujas, para terminar en la ciudad costera citada.

La presencia de un coche rojo de los ferrocarriles daneses DSB anima el colorido de la composición, y es el más difícil de encontrar en su versión HO.

Tracción :

BR-218 diesel en doble tracción en el trayecto Puttgarden-Hamburgo (la Vogelfluglinie no está electrificada y es a vía única en su mayor parte)

BR-103 colores TEE en el trayecto Hamburgo-Aquisgrán, sin inversiones (como se vé en la foto de portada)

Ignoro cual es la tracción en el recorrido danés Copenhague-Rodby; y en Aquisgrán, una eléctrica SNCB tipo HLE-23 toma el tren hasta Lieja.



Esta es la reproducción exacta de este tren rodando en el circuito 5 de la maqueta Asvicaf.

Coche num. 1 :



Coche mixto clásico ABm grupo 225 en sus colores originales; en 1980, el beige-azul turquesa se iba imponiendo, pero todavía podían verse asiduamente los colores origen verde (2ª clase) y azul (1ª clase).

Coche num. 2 :



Mismo comentario para este coche clásico de 2ª clase Bm serie 234. Estos dos coches se añaden en Hamburgo Hbf en la cola del tren procedente de Puttgarden, junto a la locomotora eléctrica, ya que en tal estación el tren sigue una inversión de marcha.

Coche num. 3 :



Es un archiconocido UIC-Y de la SNCF que se añade "en ruta" a la composición en Münster; dicho refuerzo consta en los documentos como temporal, no diario.

Coche num. 4 :



Un nuevo mixto ABm como el coche num. 1, pero éste ya ha recibido la nueva librea beige y azul-turquesa, que se generalizó en todo el parque DB en los años 80, a excepción del material rojo-crema para servicios TEE.

Coches num. 5, 6, 8 y 9 :



Estos coches SNCF han sido presentados en multitud de ocasiones en estos trabajos y sólo será necesario recordarlos brevemente.

Coche num. 7 :



Es un mixto UIC-Y de la SNCF en sus colores C160 verde y plata; a plazas sentadas y con el ½ departamento (sin servicio de pasajeros) típico de los mixtos de estas series UIC. Estos 4 coches franceses constituyen la rama central Copenhague-Paris de este tren, que es transbordada de Rodby (Dinamarca) a Puttgarden (Alemania) a través de un corto estrecho marítimo de solo 18 km (Fehmarn Belt).

Coche num. 10 :



No menos conocido, este coche-camas tipo MU del parque francés TEN que cubre la relación entre Copenhague y Ostende (Bélgica); para ser exacto, debería ser un ejemplar idéntico pero adscrito al parque belga.

Coche num. 11 :



La estrella de la composición es este atractivo mixto a plazas sentadas de los ferrocarriles daneses (DSB), que es dimensionalmente un tipo UIC-Y; sin embargo, en este modelo, el diseñador ha prescindido del ½ departamento de rigor dando más amplitud a los de 1ª clase y a los servicios. El modelo es del constructor danés Heljan, y hace falta rastrear concienzudamente internet para dar con él. Misión cumplida recientemente a través de un comercio sueco con venta virtual posible. Como manda la tradición nórdica (noruegos, suecos, daneses), los colores de sus trenes se mueven poco más allá del rojo o el marrón.

Coche num. 12 :



Este literas alemán Bcm-243 para cerrar la composición; es el modelo Heris correcto de 11 ventanas, que ya se presentó en el trabajo del Hispania-Express.



Dos imágenes de la composición reseñada por cabeza y por cola, comprendiendo la casi totalidad del tren.



En cabeza de este tren, una potente CC serie 103.1 de los ferrocarriles alemanes DB; archiconocida pieza que todas las marcas de modelismo (casi sin excepción) tienen o han tenido en sus catálogos. Este es el modelo Roco ref. 4146A que reproduce un ejemplar del 2º lote, con cabinas grandes y 0,7 metros (1:1) más larga que las primeras. Este segundo lote comprende los números 216 a 245 (últimos 30 ejemplares). La serie total es de 145 unidades (101 a 245) construidas a partir de 1970, más los 4 prototipos (001 a 004) de 1965.

Potencia sobrada para los 200 km/h. posibles en trenes expresos, sin embargo muy agresivas a la vía con su largo bogie de 3 ejes, fueron rápidamente sustituidas en el momento que la serie 101 estuvo a punto, a partir de 1996. Ciertamente una historia en paralelo con las CC-6500 francesas, sin tener un diseño tan rompedor como ellas.





Otros aspectos de esta composición descansando en estación, aunque sin librar piquete, como diría un profesional del ferrocarril !



Respecto al tema introductorio de los transbordos marítimos en esta compleja zona geográfica, resulta que éste es el único que resta de los importantes, ya que los otros dos ya tienen, desde hace pocos años, una unión fija.

Dinamarca es un país que tiene una parte continental (Jutlandia) y una importante parte insular, donde precisamente se asienta la capital; el conocido como "Gran Belt" une estas dos partes y tiene un nexo ferroviario mitad

en viaducto y mitad en túnel; la inmersión se produce en una pequeña isla a mitad de recorrido, con las rampas severas que son de imaginar.

El mismo sistema se ha utilizado en la unión entre la principal isla danesa y la península escandinava (Suecia), que hace que el viaje Copenhague-Estocolmo sea propio de un tren de cercanías.

En nuestra Vogelfluglinie, un importante viaducto (foto anexa) une la parte continental alemana con la isla de Fehmarn (también alemana), donde se asienta

Puttgarden; pero la travesía hasta la isla danesa sigue siendo marítima y es fácil encontrar en la red documentos de todo tipo actuales sobre tales maniobras. Los proyectos de dotar de un nexo fijo esta relación, como las otras dos, están sin embargo sobre las mesas.



Nuestro vuelo de pájaro ha terminado; invito a los lectores interesados a profundizar en el tema de estas uniones históricas a recorrer los buscadores de internet con algunas de estas palabras clave : grossenbelt, vogelfluglinie, fehmarn, etc...

Con agradecimiento a la asociación ASVICA 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 (excepto 2 exteriores) : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2013