

LOS PESOS PESADOS :

CARBÓN PARA LAS TÉRMICAS



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria del transporte de mercancías a escala europea, que sigue siendo de plena actualidad y viable para grandes masas a transportar y para distancias medias y largas. Sin embargo, las temáticas desarrolladas en esta colección se sitúan preferentemente en las últimas décadas del siglo pasado.

Las reproducciones son simbólicas, con bastante exactitud en el material empleado pero no en la longitud y tonelajes de las composiciones, ya que la realidad de este transporte se caracteriza cada vez más por el aprovechamiento íntegro de las capacidades máximas de la tracción y de las infraestructuras, elementos no trasladables del todo al modelismo y maquetismo HO.

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.

CARBON DB (2005) - - - - - Composición CE509

Referencia EW56

INTRODUCCIÓN :

El transporte masivo de carbón mineral para alimentar las centrales térmicas de producción de energía eléctrica es un tráfico fuertemente ferroviario en casi todos los países europeos que tienen la infraestructura adecuada. Suelen ser convoyes puros de gran longitud y tonelaje que se mueven en carrusel, entre mina y central o entre puerto y central.

Sin embargo, debería decir que "fue" y no que "es", ya que por motivos políticos relacionados con el tema ambiental desde hace unos pocos años, en este siglo, se ha clausurado este método productivo eléctrico, o al menos se ha reducido muy drásticamente. Ello ha conllevado la pérdida casi absoluta de este transporte tan ferroviario.

Pero en nuestras maquetas y colecciones H0 no estamos, por fortuna, afectados por estas normas ecológicas comunitarias y podemos seguir transportando enormes cantidades del negro mineral energético.

Así pues, mas por fortuna que por otra cosa, pude adquirir una buena cantidad de vagones tolva carboneros de la DB y formar un tren representativo de este transporte por la red alemana. Dotarlo de una doble tracción de locomotoras eléctricas serie BR-140, como observé en la realidad en los años 2004 y 2006 en mis paseos por Alemania, fue cosa fácil.

Aunque me encontré con trenes de este tipo, no estaba en posición fotográfica, por ello he tenido que recurrir a una foto "prestada" en portada : UM de BR-140 con tren carbonero saliendo de Aquisgrán (Aachen-West). Sirva, como premio de consolación, esta toma propia de un tándem de estas 140 maniobrando también en Aachen-West, donde pasé en 2006 unos fantásticos momentos treneros :



EL VAGÓN REAL :

Los vagones adscritos al rol carbonero son de 4 ejes, no son necesarios por la densidad del producto los de 6 ejes que integran los "Erzbomb" del mineral de hierro. En mi tren, son todos del tipo Falns-121, un vagón moderno, de 1994, apto para cargar hasta 59 tm. de carbón (90 m³) en vías bien armadas tipo D. También admite hasta 69 tm. de carga en ciertas líneas específicas DB equipadas para 23,5 ton/eje. Parque de varios miles de ejemplares, que reemplazaron a series similares mas añejas y ampliamente reproducidas en modelismo.



Falns-121 real : Foto de catálogo DB (foto H.U.Dienar)

EL VAGÓN MODELO H0 :

La reproducción H0 está firmada por MEHANO, la marca eslovena con mucho recorrido a sus espaldas, implantada en Izola, en la zona de plena influencia industrial italiana (Istria).

Todas las marcas generalistas que tratan el tema germano han incluido en sus catálogos vagones tolva de tipos similares a éste (hay un amplio abanico de tipos equivalentes, en general más antiguos); es un tema "rentable", ya que de seguir la realidad, el comprador se hará con un lote de ellos y no un ejemplar suelto, por lo que será más fácil amortizar la inversión en moldes.

Mehano propuso este vagón como ejemplar suelto (ref. 17890), y lo tenía en mi parque. Pero encontré de casualidad una oferta de un pequeño comercio VPC alemán que vendía "packs" de 3 vagones de este modelo, rojos o marrones, con pátina de origen y carga de carbón incluidos, a un precio de oferta inapelable (46 € el set); me hice con 5 de ellos con la idea de formar este tren, combinando los 2 colores que convivieron a medianos de los años 2000. El precio del trío es lo que ahora se pide por un vagón sólo de realización actual, de cualquier marca H0, sin patinado ni carga.



El susodicho Falns-121 Mehano : arriba en color rojo época V y señas "DB Cargo", abajo en marrón UIC de origen aunque con anagrama DB también época V.

El producto es correcto, bien realizado, exacto al prototipo, funcional para descarga automática siendo pivotantes las tapas laterales etc....; el material es plástico y tuve que ajustar y reforzar en cierto momento los encajes de las distintas partes móviles, que tendían a desmontarse, así como poner pequeños accesorios. De todos modos, un "10" visto el precio y el aspecto general serio que restituyen.

LA MÁQUINA REAL :

Presentar la BR-140 (E-40 en origen) del DB es inútil. Pieza clave del dicho "milagro alemán" de los años 50 y 60 del pasado siglo, fue construida en grandes cantidades (879 ejemplares) para tráficos mixtos, excluyendo el servicio rápido para el cual había su gemela E-10.

En la primera década de este siglo, empezaba su declive ante el empuje de la generación electrónica Traxx, EuroSprinter, Taurus y Vectron, piezas todas ellas pensadas para optimizar el tráfico mercante pesado con máquinas ligeras. Pero, por lo visto en directo, en la década de 2000/2010 trabajaban en dúo lo más frecuente,

algunas estaban renovadas con nuevos pantógrafos, algunas adscritas a privados, e incluso había crecido la serie con el aporte de 18 BR-110 "rápidas" transformadas por cambio de engranajes y/o bogies.

Verdes de origen (RAL6020 "verde óxido de cromo"), pasaron por la librea bicolor azul turquesa y crema antes de recabar en su definitivo rojo (RAL3020 "rojo tráfico") que unificó el DBAG a finales de los 90.



140-872-3 circula por la vía central sin andén de Aachen-Hbf, con un carbonero formado con vagones belgas. La frontera está muy cerca. CC7601. 21-9-2006.

LAS MÁQUINAS MODELO H0 :

Quedaba a elegir : multitud de BR-140 están disponibles en la producción H0 : me decidí por ROCO, que entonces proponía el modelo en colores rojos época V y con estructura interna simple, aunque correcta. Ya tenía una de ellas y adquirí la otra con un "start set" digital, de precio muy favorable, que contenía una BR-110 con esta misma presentación. Me las apañé para matricularla como BR-140 con unas calcas TL-Decals alemanas, viniendo ya con el sistema digital integrado.



Acoplamiento por barra fija entre ambas unidades; con ambos cajetines NEM articulados sin elongación, no es aconsejable acercar más los topes.



*La original 140 (140-810-3), adscrita DB-Cargo, ref. **63708**, al frente de la UM.*



*La transformada 140-791-5 (ex. 110-239), del "start-set" **51232**, en segunda posición.*

La explotación de este tren por la instalación Asvicaf fue un éxito, había de probar por otra parte la "doble tracción" que ofrece el sistema digital, con ambas unidades disponiendo de sendos decodificadores de la misma marca y modelo. Para extinguir las luces de los dos testers enfrentados de las máquinas puede operarse una compleja reprogramación digital, o, más simple, levantar las bombillas o sus tubos ópticos.

CIRCULACIÓN :



Longitud entera del tren en esta vista : la alternancia de colores dentro de la misma gama y el ligero patinado dan una buena sensación de verosimilitud.



Situación de explotación un tanto surrealista, en la que parece que nuestro tren va a ser doblado por un mercante a cargo de una vapor Pacific BR-01.5 !

La disposición alternada de los pantógrafos es preceptiva para no sobrecargar tensión mecánica en un mismo vano de catenaria.



Cola de tren, con la presencia del ejemplar adquirido "suelto" y sin pátina. Aunque con 16 vagones el tren H0 no da ni la mitad de los reales (cercanos a las 40 unidades, 3200 ton.), la toma permite alargar visualmente la longitud real.



La maqueta Asvicaf ofrece tomas como ésta, fuera de las habituales, haciendo el fotógrafo un buen ejercicio de situación tras los decorados; imagen por lo menos original y bucólica, por encima del túnel del que parece salir el tren.



Varios de los encuadres más habituales.

ANEXO

LA TOLVA CARBONERA RENFE DE ROCO

Renfe tuvo una serie de tolvas del estilo de las descritas en este trabajo, aunque más antiguas (de 1980); se matricularon como TT-202001 a 202350, UIC Fals 32 71 665 0 000 a 349, código de reparto TT6.

La marca ROCO, en la época de la representación de Soldat, no tuvo inconveniente en reproducirlas en H0 tirando de una tolva austríaca similar del parque ÖBB que Roco ya producía : estamos ante la más pura esencia del "renfrito".

Aunque valoramos el papel de Soldat, por su celebrada aportación al parque motor de Renfe a través de Roco (319.2-3-4, 250, 281, 333, coches 9000 etc...), no podemos olvidar que el resto del catálogo era "tutti-pleni" de "renfritos", incluyendo la totalidad del parque de mercancías, así como los coches 8000 y 10000.



Tolva ÖBB ref. Roco 47408. Posiblemente existe la misma en el parque DB pero no lo he investigado suficiente.



Tolva RENFE TT-202090 (TT6) en Valencia-Puerto. Foto CC7601. 10-8-1981

Aunque el parecido es más que razonable, se aprecian dos temas de desigualdad y de distinto calado :

a/ los bogies son de 1,8 m. entre ejes en la austríaca y de 2,0 m. en la española

b/ la forma de la boca de carga superior en los testeros : la de RENFE tiene mejor diseño, es más puntiaguda, es decir, deja menos intersticio entre vagón y vagón, lo que es importante para el proceso de carga : a menudo, las toberas de la carga no cortan lo suficiente la salida por gravedad de producto cuando el tren se mueve para situar en carga al siguiente vagón, y se pierde material : conviene minimizar este efecto a base de acercar los "embudos" de los vagones.



El modelo Roco ref. 44193 : repintado "renfrito" de la austríaca ref. 47408. Con inscripciones correctas y exactas y parecido muy razonable.



Foto de 2 de los "pack" Mehano "Prestige" : referencias 30162 y 30163; código de modelo T615.

EPÍLOGO :



Acreditación : Aachen-West 10-7-2009. Autor : A. Engelein (Flickr)

Veremos de nuevo estos impresionantes convoyes pesados por las vías europeas a escala 1:1 ? Difícil, pero no hay que olvidar que el carbón se sigue llevando para la industria siderúrgica integral, es decir, hornos altos, aunque este sector también ha sufrido una “casi-extinción” programada, por su alto coste energético y ambiental.

El reciclaje a gran escala permite en cierta medida usar los residuos metálicos recogidos (chatarra) como fuente para alimentar los hornos eléctricos y las plantas de laminación y perfilado.

Sin embargo, en otros lugares fuera del entorno más “desarrollado”, este tipo de actividad si va a seguir operando, mayormente en países “en vías de desarrollo”; sino, cómo planteamos el dilema “nosotros hemos crecido y lo hemos ensuciado todo gratis, pero ahora ustedes paren su crecimiento, no vayan a ensuciar ahora, o paguen por contaminar, eh ?”

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

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto citación) :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2022