

# “ RHEINGOLD ”

una leyenda, un mito, un tren .....



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 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 H0 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.

RHEINGOLD ( 1962 ) - - - - - Composición CE117

Referencia EW81

“Rheingold”, que se traduce literalmente “Oro del Rin”. No es que a largo de los 1230 km. de recorrido de este importante río centro-europeo existan minas de oro, sino que dicho metal nace de la imaginación del compositor alemán Richard Wagner, inspirada asimismo en leyendas remotas, y cuya imprescindible tetralogía operística “El anillo del Nibelungo” se inicia con la ópera “Das Rheingold” en la cual el oro sumergido en un punto de río, custodiado por las ninfas, es robado por el enano nibelungo y etc... etc...etc... ( 14 horas de ópera el ciclo completo ).

Esta ópera, estrenada en 1869, introduce este concepto y acuña este término, de tal manera que en 1928 la DRG crea un expreso de lujo que recorre buena parte del curso de este río y recurren a la feliz idea de aplicarle este nombre de bautizo : “Rheingold”.

Y dorados no le faltaban a este tren : se construyeron unos coches de confort nunca visto hasta entonces, tipo salón-pullman de las dos clases, con y sin cocina, con una librea exterior violeta y crema, con abundantes apliques dorados por doquier, y entre otros los rótulos de gran tamaño “RHEINGOLD” en los laterales de los coches. Para no pasar desapercibido.



Uno de los coches del “Rheingold” original de 1928, magníficamente restaurado en la actualidad ( foto Nostalgie-Zug-Reisen ).

Por cierto, este tren seguía de manera fiel al río en su recorrido Basilea ( Suiza ) a Amsterdam ( Holanda ) y viceversa, cruzando el gran núcleo industrializado alemán en su curso ( Colonia, Maguncia, Mannheim etc.. ). Era remolcado a vapor, con las Pacific serie 18 de origen Bade al sur y de origen bávaro más al norte, y por las famosas BR 01 unificadas más tarde.

Tras el paréntesis bélico entre 1939 y 1951, el tren fue de nuevo instaurado aunque con material diverso y según disponibilidades, ya que el parque original estaba

inservible o destruido; serían mayormente coches tipo 28 o “Schurzenwagen”, con la librea totalmente azul.

Tras la recuperación económica alemana, en 1962 se construye un material moderno y específico para este tren : son los coches de 26,4 m. de longitud que se presentan en el tren de hoy; se alcanza de nuevo un lujo que supera cualquier otra marca europea, incluida la francesa con su “Mistral”. Los nuevos coches recuperan el color azul y crema de sus ancestros, que, por cierto, habían virado ya el violeta hacia un azul con matiz morado antes de la guerra.

Poco duró esta bella librea ( que se extendió también a las locomotoras E-10 que lo remolcaban ) : el 30 de mayo de 1965 este tren es admitido en el club “TEE”, prolonga su recorrido por el sur entre Basilea y Ginebra ( Suiza ), y permuta sus colores por los de la marca TEE, rojo-burdeos y crema. Además, empieza a incorporar otros coches además de los específicos de 1962, aunque parecidos; estos modelos serán los típicos de los TEE y futuros IC alemanes, aunque el “panorámico” y el restaurante “jorobado” no tendrán más continuidad.

El tren de hoy intenta reproducir una composición mínima y típica de este tren entre 1962 y 1965; es la que se relata en el siguiente cuadro :

	<b>TIPO</b>	<b>PROP.</b>	<b>DETALLE</b>	<b>LIBREA</b>	<b>MARCA</b>	<b>REF.</b>
1	Ap4üm	DB	1ª cl. salón	Azul y Crema	LIMA	149795-2
2	Av4üm	DB	1ª cl. departamentos	Azul y Crema	LIMA	149795-3
3	AD4üm	DB	1ª cl. bar y furgón	Azul y Crema	LIMA	149795-1
4	WR4üm	DSG	Restaurante	Azul y Crema	LIMA	149795-4
5	Ap4üm	DB	1ª cl. salón	Azul y Crema	LIMA	309640
6	Av4üm	DB	1ª cl. departamentos	Azul y Crema	LIMA	309639

El tren era de mayor composición habitualmente, ya que incorporaba coches que no hacían todo el trayecto, sino que tanto por el norte como por el sur existieron coches directos con recorridos diversos, algunos de ellos formando parte del TEE paralelo “Rheinpfail” ( Flecha del Rin ). Pero representa la esencia del producto.

Por ejemplo, es típica la foto en la que se ve el tren llegando a Ginebra remolcado por una suiza Re4/4 en colores TEE con sólo 4 coches : el restaurante, el panorámico y dos Ap4üm. Y posiblemente uno de ellos no venía de Holanda.

No hay que confundir estos colores “Rheingold” azul y crema con los que los DB adoptaron a finales de los 70 para todo su parque motor y remolcado y que denominaron crema y azul-turquesa ( o azul-océano ) : los matices son distintos, sobre todo en el azul que no es tan malva. Pero aporta una idea de lo lograda de aquella presentación, que no dudaron en imitarla como imagen de marca del tren alemán de los 80.

## LOS COCHES “RHEINGOLD” ORIGINALES DE 1962

Cuatro tipos de coches que se relatan a continuación :

### 1 / Coche de departamentos Av4üm :



Con 9 amplios departamentos de 1ª clase de 6 plazas; climatización ( entonces una lujosa novedad ); longitud de 26,4 m., que sería la que se adoptaría dentro de los estándares UIC-X. Dos bogies Minden-Deutz 50 con freno de patín electromagnético, con una generatriz para alimentar climatización y carga de batería; 22 ejemplares en el parque inicial. Índice DB posterior : 111.

### 2 / Coche tipo salón Ap4üm :



Con un único salón, pasillo central, disposición de asientos 2 + 1, orientables según sentido y regulables; primera clase, para un total de 48 plazas; distinguibles por sus pequeñas ventanillas laterales, de manera que cada fila de asientos tiene la suya. Mismas características técnicas que los precedentes. 11 vehículos construidos, que adoptarían el índice DB 121.

### 3 / Coche panorámico AD4üm :



Sin duda el coche más típico y reconocible de este tren; salón panorámico elevado, con cubierta en cristal especial, imitando los “Vista Dome” americanos del momento; 22 plazas en este salón; además, en sus extremos, el coche lleva un grupo de dos departamentos clásicos ( 12 plazas más ) y un local secretaría, en un lado, y un salón-bar con barra y mesillas en el otro. Debajo de la cúpula, se aloja un espacio furgón, con sus curiosas ventanillas minúsculas y puerta de hojas plegables, un departamento postal y el conjunto de la climatización. Se construyeron sólo 5 coches de este modelo ( índice DB posterior 101 ); los 3 primeros llevan la inscripción central “Rheingold” en letras doradas, los 2 siguientes indican “Deutsche Bundesbahn” en el mismo espacio.

### 4 / Coche restaurante WR4üm :

También elemento muy identificativo de este tren, tiene la peculiaridad de tener los espacios cocina y buffet superpuestos a dos niveles, en uno de los extremos del coche; en el otro, viene el salón comedor tradicional. El abultamiento del techo subsiguiente, sólo en media longitud, les ha valido el mote de “jorobados”. Tiene una notable disimetría de aspecto en sus laterales, por ello he incluido dos fotos para su presentación. En la explotación, circulaban siempre junto al coche panorámico, de manera que su extremo “cocina”, o sea, la “joroba”, iba del lado del extremo bar del

panorámico, ya que el bar podía servir de ampliación del comedor. Adscritos a la DSG, llevaban estas siglas en sus laterales, junto con los emblemas propios de esta compañía auxiliar de la DB. Recibieron el índice 131 posteriormente, y sólo se construyeron 5 ejemplares.



A partir de 1965 se siguieron construyendo lotes de estos coches, pero sin incluir este tipo de restaurante ni el panorámico, reemplazados por restaurantes clásicos de índice 132 y coches con furgón, bar y departamentos tipo ARD índice 105. Todas estas nuevas construcciones ya salieron con los colores rojo y crema TEE y se distinguen de los originales Rheingold-Rheinpfel por tener los extremos del techo rectos, y no redondos como los coches del tren de hoy.

## LOS COCHES MODELO H0

Muchas firmas de modelismo han sucumbido al encanto y belleza de estos coches, pero no todas los han hecho correctos o de manera completa.

Si nos centramos en las que han producido el parque original Rheingold de 1962, con sus “jorobados” y panorámicos, y techos de extremo redondeado, y a rigurosa escala H0 en longitud ( 303 mm. ), sólo encontramos a LIMA y ROCO. Destaca el producto de la marca italiana, que ha presentado sucesivas versiones cada vez más mejoradas ( las primeras eran a 1/100 en longitud ), llegando a un muy buen nivel aún bajo su propia marca LIMA ( como los coches que forman mi tren de hoy ), y también ahora bajo la batuta de Hornby con marca Lima o Rivarossi. Incluso la prestigiosa firma ADE esquivó estos coches “origen” y sólo presentó las versiones más modernas.

Para las versiones de 1928, es paradigmático el modelo que Liliput presentó ya en los años 70, y fue entonces un prodigio de exactitud y detalle ( pack de 5 coches y coches sueltos, como el de la foto siguiente ) :



También Märklin-Trix los han reproducido con igual o mayor acierto y a escala exacta, y la sensación del año actual será el modelo anunciado por Brawa y que a estas alturas aún se hace esperar como para poder opinar.

## LA TRACCION :

En 1962, la tracción eléctrica cubría la mayor parte del recorrido de este tren; los DB dispusieron de un grupo de locomotoras E-10, entonces el modelo más reciente e imagen de marca del tren expreso, para especializarlas a este tren y sus derivados o complementarios.

Aptas de origen a 150 km/h, ello se consideró insuficiente y el grupo modificó sus bogies por otros de nueva construcción aptos a 160 km/h., que es la velocidad que se imprimió a este tren en sus mejores tramos. Para diferenciar tales ejemplares dedicados, se les dotó de la librea específica azul y crema de los coches, que contrastaba con el “azul cobalto” del parque general. Además, a efectos

estadísticos, se les diferenció la numeración insertando un “1” antes de su número de orden dentro de la serie E-10, creando así una sub-serie E-10<sup>12</sup>. En detalle :

ORIGINALES	MODIFICADAS	EJEMPLARES		COLOR ORIGEN
E-10-239 a 244	E-10-1239 a 1244		( provisionales )	azul-crema
E-10-265 a 270	E-10-1265 a 1270	6	Caja 1ª serie	azul-crema
E-10-308 a 312	E-10-1308 a 1312	5	Caja 2ª serie	azul-crema
112-485 a 504		20	Caja 2ª serie	rojo-crema

En 1968, la re-numeración UIC asignó a estas máquinas “rápidas” la serie 112 en vez de la 110 de las “normales”, pero mantuvieron su número de orden dentro de la serie de las E-10 de origen; el último lote, en la 4ª fila, ya salieron de fábrica preparadas para esta función, con serie 112, y ya en los colores rojo y crema TEE que también fueron de manera progresiva aplicados a las otras 11.

En modelo H0, para tener una auténtica E-10 “Rheingold” en época III ( 1962 ), no hay problema : todas las marcas que fabrican las E-10 las han presentado ( Roco, Trix, Lima, Fleischmann etc... ); sin embargo, he puesto en marcha una originalidad : Liliput, ya en el ocase de su producción austríaca, fabricó unas magníficas E-10 y E-40 en todas sus versiones y colores. Se encuentran en el mercado de oferta con facilidad y a buena cota, ya que no son excesivamente apreciadas por su fragilidad y dificultad de desmontaje; pero para mi tren de hoy ha cumplido a la perfección este ejemplar, previa digitalización personal.



E-10-1309, Liliput austríaco referencia 110041 de 1990. Como se observa en ésta y otras fotos, existe un desborde de luz hacia los pilotos rojos, que están apagados en teoría : aplicación del voltaje digital a las bombillitas 14 v. no adaptadas a ello, a corregir.



Como si estuviese circulando a lo largo del Rin, por su ribera izquierda en concreto, el “Rheingold” de 1962 se pasea por las vías de la maqueta Asvicaf.

En la foto de portada, una composición bastante reforzada a 9 coches, ubicada en la misma época y tipo de material que el que aquí se presenta, sirve de guía estética para el efecto que se pretendía alcanzar con esta reproducción H0. Y como es de rigor, el grupo Restaurante+Panorámico ocupa una posición central. Foto Eisenbahnwelt.de



Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo acreditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Octubre-2018