

2013

# Trenes turísticos europeos



Manolo Grasa

02/02/2013

# Trenes turísticos europeos

---

## Tabla de Contenido

Ferrocarriles europeos de interés para un aficionado. ....	- 2 -
Larrún, Larrun o La Rhune .....	- 3 -
La Mure.....	- 6 -
Montenvers.....	- 8 -
Tranvía del Mont Blanc .....	- 10 -
BOB Berner Oberland Bahnen .....	- 12 -
BRB Brienz Rothorn Bahn.....	- 17 -
BLS Bern Lötschberg Simplon .....	- 20 -
SBB Brünigbahn .....	- 25 -
VRB Viznau Rigi Bahn.....	- 29 -
PB Pilatusbahn .....	- 33 -
Gotthardbahn Rampas del Gotardo.....	- 36 -
Glacier Express .....	- 41 -
Swiss Vapeur Parc.....	- 57 -
Semmeringbahn .....	- 60 -
Mariazellerbahn .....	- 62 -
HSB GmbH Harzer Schmalspurbahnen .....	- 64 -
Flåmsbana o Tren de Flåm .....	- 68 -

# Trenes turísticos europeos

---

## Ferrocarriles europeos de interés para un aficionado.

En este mundo conectado por Internet, pocas cosas hay que no puedan descubrirse sentado cómodamente en casa, delante de un ordenador.

Así pues, esta relación de recorridos ferroviarios sólo pretende dar una visión y valoración personales que pueda orientar a alguien que pase sus vacaciones cerca de ellos, o que quiera hacer un viaje exprofeso para conocerlos. No hay aquí muchos datos técnicos, que podrán encontrarse, mucho mejor explicados, en las páginas propias de Internet y en las numerosas referencias que cualquier interesado podrá encontrar con un clic.

Todos están en lugares más allá de la frontera española. Sin necesidad de cruzarla, también pueden encontrarse recorridos interesantes pero hay que reconocer que, los europeos, disponen de más y mejores instalaciones, que cuidan como oro en paño.

Además de esa razón, existe otra que justifica esta selección de recorridos: la pasión del firmante por la montaña en general y por los Alpes en particular. Por eso, la gran mayoría de estos recorridos están en esas zonas alpinas y, más en concreto, en Suiza, un país que tiene para mí un atractivo irresistible en cualquiera de sus facetas.



# Trenes turísticos europeos

---

## Larrún, Larrun o La Rhune

Con esos tres nombres, en castellano, vasco y francés, es conocido un monte de 905 metros de altura, situado a poca distancia de la frontera española. Se levanta cercano al vértice del Golfo de Vizcaya, de tal forma que, desde su cima, se puede ver gran parte de la costa de Las Landas si se mira al norte y de la Costa Vasca hacia el oeste.

Los demás puntos cardinales están llenos de verde, montañas y la espectacular belleza del País Vasco y Vascofrancés.

Este monte, además, ha sido un lugar que las leyendas de brujería y aquelarres han elegido como estratégico.

Así pues, ese destino reúne todos los ingredientes para satisfacer a quienes nos gusta la naturaleza y la montaña.

Aquellos que, además, disfrutamos con el ferrocarril, podremos hacer un trayecto con un precioso tren cremallera.



La estación del valle se encuentra en Col de Saint Ignace, cercano a Ascain por el norte y a Sare por el sur. Allí encontraremos un gran aparcamiento, restaurantes y chiringuitos de venta de productos típicos de esta preciosa región.

En la estación, tendremos que hacer algo de cola para acceder a las taquillas. No será mucho rato, porque la frecuencia de los trenes es bastante alta. Además, la espera está amenizada con carteles que, en forma de historieta, nos cuentan cosas sobre el ferrocarril y la zona.

Al llegar el tren, nos deleitaremos con la contemplación de un material perfectamente restaurado y mantenido. Las locomotoras tienen los pantógrafos grandes y de una pieza, de las

## Trenes turísticos europeos



primeras épocas de la electrificación, anteriores a los modernos plegables. Dentro de ellas, y perfectamente visibles desde el exterior, están los dos enormes motores que las propulsan.

Una maravilla.

Nada más salir de la estación, dejamos a la derecha la entrada al depósito de locomotoras y una transmisión con todos sus engranajes, convertida

en ornamento.

El tren va ganando altura por entre los prados y nuestro horizonte de visión va retrocediendo y llenándose de los cultivos y colinas del Pirineo vasco, con numerosas aldeas en sus laderas.

A mitad de recorrido, aproximadamente, está la estación de cruce. Llegamos a ella tras una larga trepada sobre la cremallera y una curva desde donde damos vista al recorrido que queda hasta la cumbre, que ya tenemos delante. Tras cruzarnos con el tren de bajada y saludarnos con la mano, igual que hacíamos de críos, seguimos en la misma dirección hasta un bosque cercano, donde giramos hacia la izquierda tomando de nuevo la fuerte pendiente.

Esta última ladera, es superada por la locomotora en dos tramos que nos dejarán en la estación cimera.

Nos apeamos del tren y, mediante unas

escaleras, ganamos los últimos metros hasta la cumbre y nos quedamos extasiados ante la belleza del paisaje. Además de las antenas de comunicación, iguales a las de muchas cimas, tenemos varios restaurantes y una mesa de orientación, donde podremos localizar los principales lugares de esa parte del mapa: Biarritz, San Sebastián, Cap Breton, Pasajes, Hondarribia y muchos más.

En los prados de la cima, se solazan y pastan muchos caballos que todo el mundo quiere acariciar.

El descenso se puede hacer a pie, si se tiene ganas y la suficiente movilidad. Además de disfrutar del paisaje con más calma, se puede ver el tren desde distintas distancias y ametrallarlo con la cámara.



## Trenes turísticos europeos

---



Especialmente, en la estación de cruce, donde veremos la maniobra de cambio de los desvíos, absolutamente manual y realizada por el personal ferroviario, que debe bajarse de los trenes para realizarlo.



# Trenes turísticos europeos

## La Mure

A 39 km al sur de Grenoble, en el pueblo de La Mure, a finales del siglo XIX, se construyó un tren minero que, años después, fue reconvertido en turístico, tras las típicas vicisitudes sufridas por esas instalaciones, al dejar de tener utilidad industrial.



Saint Georges de Commiers

El material está reconstruido y restaurado con el aspecto que tenía en su mejor momento.

Las locomotoras son eléctricas y los coches tienen la típica estructura de aquella época dorada del ferrocarril.

Desde la estación de La Mure, se parte hacia el norte y se atraviesa un túnel que nos encamina hacia un collado, en el que está enclavado el

pueblo y estación de La Motte d'Aveillans. Tras una parada, se coge ahora la ladera oeste del collado que acabamos de ganar y se pasa por unas lazadas que permiten ver la vía por encima y por debajo de nosotros.

Los profundos barrancos de la ladera se salvan con unos preciosos viaductos de piedra, típicos de la época.

Según hacemos camino, vamos dando vista a un gran lago alargado que recorreremos por su orilla derecha con dirección norte. En realidad, es un gran embalse que da de beber a la cercana ciudad de Grenoble.

Cuando ya estamos sobre el lago, a buena altitud, entramos en la parte más espectacular



del recorrido. En una ladera vertiginosa de roca viva, se sujeta con dificultad el lecho de la vía.

## Trenes turísticos europeos

---

En algunos lugares, está sustentada artificialmente para conseguir que la acepte la casi verticalidad de la pared.

Por debajo, a cientos de metros, está la lejana superficie de las azules aguas del lago de Monteynard. Si miramos en dirección oeste, podemos ver una cima de las más espectaculares de los Alpes, a pesar de su modesta altura: el Mont Aiguille, que parece lo que su nombre indica, una aguja de paredes absolutamente verticales. Sin embargo, en el siglo XV, Carlos VIII ordenó a su súbdito Antoine de Ville que lo escalara. ¡Y lo hizo!

Lo que hace la obediencia debida...

Con el final del lago y, sobre la vertical de la presa, poco más o menos, se acaba el recorrido de ida, en el pueblo de Saint Georges de Commiers. Es una pequeña aldea con escasos equipamientos, desde donde emprenderemos el recorrido de regreso, por la misma vía.



# Trenes turísticos europeos

---

## Montenvers

El antiguo pueblo de Chamonix se ha convertido, con el paso del tiempo, en una populosa ciudad de montaña. Cualquier aficionado al montañismo del mundo conoce su existencia. Está en medio del valle de su mismo nombre, bajo la falda del Mont Blanc y de dos de los principales glaciares que origina la montaña más alta de Europa: Bossons y Taconaz.

El 8 de agosto de 1.786, ascendieron a su cima Paccard y Balmat. Ese acontecimiento, que sólo tenía motivaciones científicas, desencadenó el alpinismo como deporte de aventura.

Años después, el esquí transformó la vida de los pueblos de montaña, haciéndola mucho más próspera y cambiando la fisonomía del territorio por completo.

Chamonix pasó a convertirse en una de las principales mecas del alpinismo y el esquí mundial. Sus comunicaciones mejoraron de forma exponencial y, en el año 1.965, se taladró el macizo, bajo la vertical de la Aiguille du Midi, con el túnel que lleva el nombre de la cima de Europa.

El paso enlazó los valles de Chamonix, en Francia, con el de Aosta en Italia. Se evitó el alto y difícil paso de San Bernardo para esa misma conexión.

Como es natural, el ferrocarril también llegó hasta ese próspero y cosmopolita lugar, a un paso de Ginebra.

Junto a la estación de la SNCF, hay otra más pequeña que, mediante un tren de montaña, une la población con la cola de otro glaciar de los que alimentan el Mont Blanc y las Agujas de Chamonix: la Mer de Glace.

El tren remonta la ladera norte del valle, ganando altura a través del bosque, hasta que llega al valle afluyente que el glaciar ha ido tallando desde la formación del macizo.



## Trenes turísticos europeos

---

Siempre ganando altura, gira hacia el sur embocando el valle y dominando a su izquierda la cola de la impresionante Mer de Glace.

Como todos los glaciares del mundo, también éste pierde longitud y caudal a ojos vista. Aun así, el espectáculo es impresionante, no sólo el del enorme mar de hielo, sino las impresionantes agujas que lo flanquean. Justo sobre el lugar en el que el hielo se convierte en río, se alza la impresionante flecha de la Aguja del Dru. En la ladera que recorre el tren, y encima de nuestras cabezas, El Grepón, la más oriental de las Agujas de Chamonix. Al fondo, y en la dirección en que nos conduce el tren, el circo de Leschaux y el espolón Walker. Ahí se reúne la Mer de Glace con el Glaciar de Leschaux.

Aunque en el mundo hay montañas mucho más altas, Chamonix es un espectáculo único por muchas razones. La gran cantidad de agujas alrededor del Mont Blanc, así como su salvajismo y escarpadura no se puede encontrar en ningún otro lugar. Además, se pueden contemplar desde que se entra en el valle y desde la ventana de cualquier sitio en el que nos alojemos.

Por esta razón, aunque el recorrido de este tren no es ni muy largo ni muy espectacular, el paraje al que nos conduce no se nos olvidará jamás.



## Trenes turísticos europeos

---

### Tranvía del Mont Blanc

En el mismo valle de Chamonix, podemos realizar otro recorrido en tren, éste de cremallera, que nos subirá hasta lo que nos va a parecer el cielo: el Nide d'Aigle.

Es un tren, cuyo trazado comienza en el pueblo de Saint Gervais, justo bajo la entrada del valle de Chamonix, en la encrucijada de las carreteras que unen la Saboya con Ginebra, en Suiza.

La parte de ese recorrido que puedo describir, es la que comienza en Bellevue y que utilizan, entre otros, los montañeros que suben al Mont Blanc por su ruta más visitada y accesible, por la aguja y refugio de Goûter.

Si se está en Chamonix, hay que descender hasta un pueblo en la entrada del valle: Les Houches. Allí, se coge el teleférico de Bellevue que nos deja en la estación del tren cremallera procedente de Saint Gervais.



Es un tren moderno que no ha conservado el material de otras épocas. Como en el del Montnvers, el atractivo del recorrido está en el paraje al que nos lleva, salvando una gran pendiente agarrado a la cremallera.

Según la hora escogida, coincidiremos con la afluencia de los alpinistas que suben al refugio para hacer cima en el Mont Blanc al día siguiente. De ser así, es posible que no dispongamos de asiento y tengamos que hacer el recorrido en una incómoda postura para vencer la inclinación que toman los coches.

Desde la estación final, en un corto paseo llegamos al refugio de Nide d'Aigle, en plena alta montaña.

Encima de nosotros veremos el impresionante paredón de la Aguja de Goûter, que parece que nos va a caer sobre la cabeza. Un poco más a la derecha, la aguja y el glaciar de Bionasay brillan como espejos contra el sol.

## Trenes turísticos europeos

---

Si tenemos tiempo y ganas, podemos unirnos a la caravana de montañeros que suben hacia el refugio. El camino es un pedregal, de fuerte pendiente, pero no encierra ninguna dificultad para cualquier persona de cualquier edad.

Al cabo de un rato, aparecerá un obstáculo que marcará ya el límite de lo accesible para todos aquellos que no dispongan de la experiencia y el equipo de alpinismo necesarios. Se trata del *Couloir* de Gôûter. Desde una cierta distancia, podremos contemplar el franqueo de las cordadas de este río vertical de hielo y de los proyectiles de piedra que bombardean constantemente a quienes están atravesándolo, causando frecuentes accidentes.

Cuando nuestra vista esté saturada de glaciares, cimas y precipicios, podemos dar la vuelta y regresar a la estación y el tren, que nos dejarán de nuevo en la civilización.

Como en el anterior, el atractivo de este tren está, principalmente, en los parajes recorridos.



### BOB Berner Oberland Bahnen



El Eiger desde la Kleine Scheidegg

Interlaken está situada en el centro de Suiza. Su nombre, por tener raíz latina, nos resulta descriptivo, aunque no hablemos alemán.

Está en una zona llana de tierra entre dos enormes lagos: Thunersee y Brienzensee. El nombre de ambos deriva de las ciudades que tienen en sus extremos: Thun al oeste y Brienz al este.

La zona es el Berner Oberland, Oberland Bernés, o Tierras Altas de Berna, como diríamos en cristiano.

Es una de las metas del alpinismo y del turismo de montaña, al nivel de Zermatt o Chamonix. Reúne, en un macizo, a tres cumbres de 4.000 m, de las que, al menos una, es

conocida por todas las personas, aunque no sean aficionadas al montañismo: Eiger, Mönch y Jungfrau.

El entorno de este Oberland Bernés, ha sido declarado Patrimonio de la Unesco en el año 2.001.

El Eiger tiene una triste historia de tragedias acaecidas en sus laderas, sobre todo antes de su primera ascensión. Esas tragedias han sido debidas a su dificultad técnica, unida a lo imprevisible de sus cambios de clima. Una de ellas acabó con la vida de una pareja ilustre de nuestro montañismo,



Glaciar de Aletsch

## Trenes turísticos europeos

---

paisanos míos, además: Alberto Rabadá y Ernesto Navarro, que murieron en su pared norte, el 15 de Agosto de 1.963.

El territorio es de una belleza y una grandiosidad, que resiste a cualquier intento de descripción. Para los aficionados al ferrocarril, se añade un poderoso atractivo, que es la ascensión a la estación ferroviaria más alta de Europa, por un trazado de los más atrevidos, sino el que más.

Interlaken es una bonita ciudad en un entorno precioso. La visión de la Jungfrau al atardecer, delante del inmenso prado de su parque, es inolvidable.

Dispone de dos estaciones de ferrocarril que obedecerán, sin duda, a la necesidad de organización de las circulaciones y no a su población y extensión, que no es mucha.

Para la ascensión al Jungfrauoch, debemos de tomar el tren en la estación este, o Interlaken Ost. La afluencia de turistas a esta red ferroviaria es numerosa y cosmopolita, en grado sumo. Seguro que un gran número de viajeros serán japoneses o chinos, además de todas las demás razas y procedencias.

La eficiencia suiza tiene todo perfectamente organizado pero, aun así, conviene ir preparado. Si estamos alojados en la ciudad, es mejor que dejemos el coche en el hotel o camping. Si venimos de otro lugar, debemos buscar aparcamiento mucho antes de la estación que, aunque no será gratuito ni fácil, lo será más que en la propia estación.

En todos los alojamientos o campings podremos comprar los billetes y obtener abundante información sobre el recorrido. Es muy conveniente hacerlo así, ya que existen muchas modalidades de billete para grupos y familias, que nos ahorrarán una buena pasta. Si nuestro



## Trenes turísticos europeos

---

alemán no es muy fluido, será más fácil aclararse con estas cosas en la tranquilidad de la recepción del hotel, que en la taquilla de la estación, con la cola a nuestra espalda.

Quien no conozca la morfología de esa zona montañosa, podrá ver en Google Earth que, frente a las tres cimas del macizo, hay una meseta en el centro que hace de divisoria entre dos valles con un pueblo característico en cada uno de ellos: Grindelwald y Lauterbrunnen. Ambos están unidos con Interlaken por ferrocarril. También, desde ambos, hay sendos trenes cremallera que remontan sus laderas hasta acceder a la meseta bajo las caras norte del Eiger y del Mönch. Allí, en esa meseta, es donde está la estación de Kleine Scheidegg.

Lo usual y recomendable es subir por un valle y bajar por el otro. Es indiferente cómo se organice el trayecto. Si suponemos que subimos por Lauterbrunnen, el tren abandonará Interlaken y, por un recorrido común a ambos itinerarios, dejará las afueras de la ciudad, adentrándose en un valle cada vez más angosto, que canaliza un impetuoso torrente visible



desde nuestro asiento. Dejaremos atrás los pueblos de Wilderswil, Faltsche y Fäldi.

Enseguida, llegamos a la encrucijada que separa ambos recorridos y dejamos a la izquierda el ramal que lleva a Grindelwald, y que será el que nos traerá de bajada. A partir de aquí, el valle todavía se estrecha más. A nuestra izquierda está la ladera de bosque que ascenderemos enseguida con el siguiente tren. La ladera de nuestra derecha, es una impresionante pared, de la que cae sobre Lauterbrunnen una tenue cascada, que se volatiliza prácticamente antes de tocar suelo. Su nombre, Staubbach (cascada de polvo) la define perfectamente.

A los que tenemos la suficiente edad para recordarlo, nos trae a la cabeza el valle en el que Heidi se columpiaba, en la cabecera de aquellos preciosos episodios.

Llegados a Lauterbrunnen, debemos hacer trasbordo y la megafonía lo anuncia perfectamente. Quienes no comprenden el idioma, no tendrán ningún problema si siguen la riada de

## Trenes turísticos europeos

---

japoneses que, entiendan o no, traen todo perfectamente planificado y siguen el guión sin ningún error.

En los mismos andenes, embarcamos en un tren cremallera y seguimos la ascensión. Mediante fuertes rampas, ganaremos Wengen y Wengernalp, extraordinarios lugares de esquí y, al poco, llegaremos a la estación de Kleine Scheidegg. Si todo el recorrido es de una belleza impresionante, aquí nos quedamos ya sobrecogidos. Es una importante estación, con el cruce de tres ramales: el que ha traído a nuestro tren, el que sube de Grindelwald y el que estamos a punto de coger para el tercer y último tramo del recorrido.

Además del edificio de la estación, hay numerosas tiendas de accesorios de montaña y recuerdos de todo tipo para el turista, restaurantes y hoteles.

Pero, de donde no podremos quitar la vista, será de la tenebrosa pared del Eiger (Ogro) a nuestra izquierda y de la refulgente y blanca de la Jungfrau (Doncella). En medio de las dos, la menos espectacular del Mönch (Monje). Por los prados que sirven de zócalo a esas moles, vemos la vía que asciende hacia el negro glaciar, protegida de los aludes por unas galerías.

Hecho el trasbordo, emprendemos el ascenso hacia las entrañas del Ogro. En poco rato, llegamos a la última estación antes del túnel, Eigergletscher (Glaciar del Eiger) y, tras una corta parada entramos en él.

Estos trenes modernos, llevan unos monitores que presentan información turística de la zona y preciosos documentales.

No obstante, los aficionados al ferrocarril, quizá no les prestemos demasiada atención, rememorando la historia de la audaz construcción de esta colosal obra. No es fácil hacerse a la idea de que el proyecto nació en 1.896 y comenzó su explotación en 1.912. Las fotos del material rodante de la época rebajan el orgullo por la tecnología y las obras actuales.

Antes de la estación terminal, pararemos en otra que nos asoma a la cara norte del Eiger, la Eigernordwand (Cara Norte del Eiger). Hace años, se podía uno acercarse hasta rozar el cristal que tapa el boquete en la pared y, por entre los pies, se podía ver el horroroso abismo de soledad y frío que supone esa exigente ascensión alpinística. Ahora, la valla nos deja más lejos y no puede verse todo el precipicio, aunque deja adivinarlo.

El tren va girando dentro de la pared y cambiando de dirección hacia el este. Se detiene ahora en la estación Eismeer (Mar de Hielo). Aquí nos asomamos a, efectivamente, el océano de glaciares y nieve de la cara sur que impresiona mucho, pero que el sol alegra considerablemente.

Al poco rato estaremos en la Jungfrauoch, que se anuncia como la estación más alta de Europa a 3.454 m.

Estamos ahora en un enorme complejo turístico con innumerables cosas en las que entretenerse. Por esa razón es conveniente subir con mucho tiempo por delante y... muy importante, con una excelente previsión climática y abundante ropa de abrigo. Es frecuente en estos lugares ver gente que sube con la ropa que llevaba en Interlaken donde puede hacer un calor achicharrante. Aquí, se está a gran altura y en una zona glaciar y de alta montaña que, con sol y tiempo en calma, puede ser agradable y permitir incluso la manga corta. Sin embargo, el paso de una nube o la más ligera ráfaga de viento hacen necesario buscar refugio y abrigarse como en Enero en el llano.

Dispondremos de infinidad de lugares donde dejarnos los francos: tiendas de recuerdos, restaurantes, lugares de proyección, museos fotográficos, etc., etc.

## Trenes turísticos europeos

---

Uno de los que no debemos dejar de visitar, es el ascensor del Sphinx (Esfinge), un observatorio astronómico con una terraza, que nos permite asomarnos a la ladera norte que hemos ascendido. Hacia el sur vemos serpentear al enorme glaciar Aletsch, el más largo de Europa, que corre a alimentar el Ródano en las cercanías de Brig. Además de esto, podremos salir a una terraza sobre la nieve, que nos pone delante del último tramo de ascensión a la Jungfrau, desde donde podremos ver las cordadas que suben y bajan de la cima. También, una horterada excavada en el hielo del glaciar, con unos pasillos llenos de salas y hornacinas con esculturas hechas en hielo.

Por último, en otra salida al glaciar, también hay montadas unas tirolinas por las que se puede descender desde las paredes rocosas a la nieve, trineos tirados por perros y unos arrastres para esquiar en unas pistas de nivel de debutantes. La Visa platino será bien recibida en cada uno de estos chiringuitos. Sin embargo, lo mejor de todo lo que el lugar nos ofrece, es gratis y sólo tenemos que mirarlo para disfrutarlo.

Cuando hayamos gozado lo suficiente de nuestra estancia, tomaremos de nuevo el tren, que esta vez ya no parará hasta la Kleine Scheidegg.

Allí, tomaremos ahora el que desciende por el valle contrario al que hemos subido, hasta Grindelwald. Este trayecto nos pasa por debajo de la inmensa y sobrecogedora pared norte del Eiger. Este valle es más abierto y soleado que el de Lauterbrunnen y está cubierto por prados y numerosas casas con balcones de geranios y cruceros de madera. Una maravilla.

Al llegar a Grindelwald Grund situado en un hondo con respecto al pueblo, subiremos hasta él y, tras visitarlo y curiosear en sus numerosas tiendas de recuerdos y accesorios de montaña, tomaremos de nuevo el tren que nos dejará otra vez en Interlaken Ost.



# Trenes turísticos europeos

## BRB Brienz Rothorn Bahn

En el extremo del lago de Brienz, el que queda al este de Interlaken, está el pueblo de Brienz, que da nombre al lago y también a un pico que hay sobre él: el Brienz Rothorn, o Cuerno Rojo de Brienz.



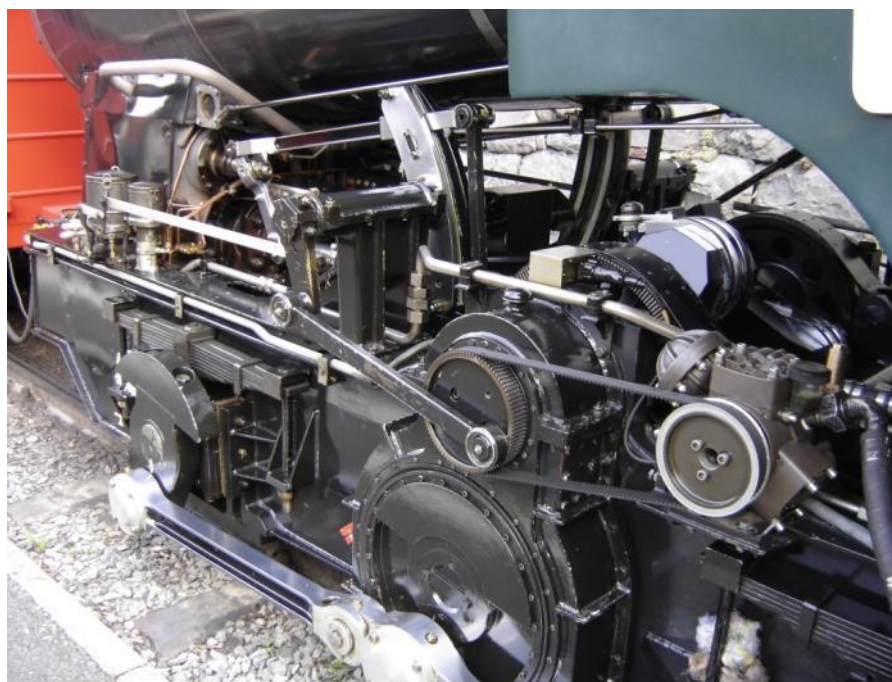
Tiene una altura de 2.350 metros y se levanta 1.785 sobre el nivel del lago y el pueblo. Es un excelente mirador de los lagos y de Interlaken y, sobre todo, de las impresionantes montañas Eiger, Mönch y Jungfrau.

Cuando llegamos al pueblo, procedentes de Interlaken, por la carretera que bordea la orilla del lago, tenemos a nuestra derecha uno de los muchos embarcaderos de recreo que hay en sus orillas y, a nuestra izquierda, la estación del tren cremallera del Rothorn.

Es un tren puramente turístico, con coches y locomotoras de pequeño gálibo. Entre las locomotoras hay algunas diésel modernas, otras de vapor restauradas y otras de nueva construcción, pero según los planos de las originales.

En las tablas de horarios y frecuencias (Fahrplan) hay información de qué tipo de locomotora llevan las composiciones de cada circulación. Los aficionados, como es natural, esperaremos a subir en una de vapor.

El tren arranca por una fuerte pendiente, ya desde la misma



## Trenes turísticos europeos

estación.

Enseguida, deja atrás las casas más altas de Brienz y entra en el bosque, por entre el que se puede ver la altura que se va ganando sobre el lago. Cuando los árboles empiezan ya a ser



**Estación de la cumbre**

sustituidos por prados alpinos, el tren se detiene para hacer una aguada. A partir de allí, entramos ya en el circo que forma el pico y lo salvamos primero subiendo por la ladera izquierda orográfica, que es nuestra derecha en el sentido de subida. Cuando se llega bajo el aplomo de la cumbre, el tren cambia de ladera y sube ahora en dirección oeste hasta un



**Lago de Brienz y circo del Rothorn**

siguiente cambio de dirección, con el que emprenderá el último tramo de ascensión, que nos dejará en la estación término. La altura es impresionante y el paisaje deja con la boca abierta. No obstante, esta cota no es la cima del Rothorn, aunque ya podemos verla desde aquí. Unos indicadores nos señalan el tiempo que nos costará alcanzarla.

## Trenes turísticos europeos

---

En un cuarto de hora, aproximadamente, estaremos en ella, en un mirador provisto de su mesa de orientación, que nos señala al sur el macizo de la Jungfrau y al este el del Dammastock, a cuyo pie se abre el valle que termina en la estación de Göschenen, entrada al túnel del Gotardo. Al oeste vemos la cercana Interlaken y parte del lago de Thun y, al norte, el paso de Brünig que une la estación de ferrocarril de Meiringen a nuestros pies, con Lucerna, mediante el único tren cremallera de la red federal SBB (Schweizerische Bundesbahnen, Ferrocarriles Federales Suizos). Si el día es bueno, no encontraremos el momento de bajar y abandonar el disfrute de semejante paisaje.

Para el retorno, podemos utilizar el mismo medio que para la subida, o bien, si tenemos ánimo y energía suficiente, seguir los indicadores y ganar el valle a pie. Si lo hacemos así, la experiencia será inolvidable, pero nos la ganaremos con esfuerzo. La marcha durará varias horas y con fuerte desnivel por lo que, quien no esté acostumbrado, sufrirá unas agujetas de antología.

Sin embargo, merecerá mucho la pena. Ánimo.



## BLS Bern Lötschberg Simplon

El nombre de la línea describe su recorrido. Desde Berna, corre hacia el sur y atraviesa el túnel del Lötschberg por su boca norte, en el pueblo de Kandersteg, saliendo al valle del Ródano en las cercanías de Brig, que es la base del paso fronterizo a Italia: el Simplon.

Aquí describiremos sólo una pequeña parte de ese recorrido, combinando una marcha a pie que pasa por los famosos viaductos de la Rampa Sur y su regreso en uno de los trenes que la recorren constantemente.



Como preámbulo, conviene comentar algo sobre los dos principales pasos ferroviarios y de carretera, a través de la cadena alpina y de la nación suiza, que unen el intenso tráfico entre la Europa del norte y el Mediterráneo.

El de más renombre, en especial para los aficionados al ferrocarril, es el del Gotardo. El macizo montañoso del San Gotardo, o Sankt Gotthard, en su denominación germana, ocupa el centro de Europa y sus glaciares dan origen a dos de sus ríos más afamados: Rin y Ródano. Está atravesado por varias vías de comunicación y me extenderé sobre él en otro capítulo.

El segundo gran paso alpino es el del Lötschberg, que utiliza la línea BLS.

La BLS desciende desde la capital de Suiza buscando otro gran paso natural, utilizado desde la más remota antigüedad: el Simplon. Entre Berna e Italia, el tren encuentra dos obstáculos naturales, que constituyen las dos barreras montañosas entre las que corre el Ródano de Gletsch a Martigny. Desde las orillas del lago de Thun, en la ciudad de Spiez, el tren gira hacia el sur y comienza el largo ascenso de la rampa norte de la BLS. Salvará distintas espirales, curvas y viaductos, hasta que gana la altura de Kandersteg. Este pueblo y su entorno, son la

## Trenes turísticos europeos

---

máxima expresión de la belleza del paisaje alpino y suizo que todos tenemos en la cabeza. Sus casas y su entorno de montaña, cascadas y valles intrincados nos maravillarán.

Los aficionados al ferrocarril tenemos un atractivo añadido. La estación de Kandersteg es la entrada al primer túnel del Lötschberg, que se empezó a construir en 1.906 y que entró en servicio 6 años más tarde. Este paso



soporta un intenso tráfico ferroviario que incluye unas composiciones muy emblemáticas para los aficionados al tren suizo: los portacoches y sus trenes lanzadera, arrastrados por las locomotoras de color chocolate.

La construcción de este paso ferroviario supuso una obra ingente, sobre todo para los medios de la época, y simplificó las comunicaciones con el Cantón del Valais o Wallis y con la Europa del Sur.

A pesar de todo, las composiciones han de lidiar con unas duras rampas hasta que alcanzan las dos entradas del túnel. Lo mismo ocurre con el otro paso mítico del Gotardo, que también ha de salvar un gran desnivel entre Ertsfeld y Göschenen por el norte y Biasca y Airolo por el sur.

Debido a la dureza de estos recorridos, el transporte por carretera se fue haciendo más intenso a través de los pasos suizos, de tal manera que alertó a las autoridades suizas, que vieron que podría perjudicar a uno de los pilares económicos del país: el turismo.

En el año 1.987 se sometió a referendo el plan Rail 2.000, que incluía una mejora de las

comunicaciones y, en concreto, la construcción de dos nuevos túneles "Base" del Gotardo y del Lötschberg, respectivamente. Estos túneles permitirían intensificar el transporte de mercancías y viajeros por ferrocarril, detrayéndolo de las carreteras y de los ricos entornos naturales suizos. Estos nuevos túneles, discurren a un nivel mucho más bajo y,



## Trenes turísticos europeos

---



Valle del Ródano desde la senda de la rampa sur de la BLS

consecuentemente, tienen una mayor longitud. Su menor altura hace su acceso mucho más fácil y barato a las composiciones ferroviarias. Ambos conservan el nombre del túnel original, con el añadido de la palabra "Base", o sea Túnel Base del Gotardo y Túnel Base del Lötschberg. Este último, fue ya inaugurado en el año 2.007. Al del Gotardo todavía le quedan unos años de construcción.

Naturalmente, el antiguo túnel del Lötschberg, todavía sigue en uso para muchas composiciones, además de las regionales y locales. El paso por él, es el que aquí se describe.

El tren se introduce en la boca norte del túnel, en Kandersteg, y sale por el sur en la localidad de Goppenstein. Localidad que sólo cuenta con la estación, un restaurante y poco más. Tan sólo tiene la justificación de alojar las instalaciones de embarque y desembarque de los vehículos de los trenes lanzadera, que alcanzan la carretera a través de unas rampas en espiral cubiertas por galerías. El lugar está bajo unas laderas verticales, desde las que caerán en invierno numerosos aludes.

Desde Goppenstein, el tren emprende el descenso de la rampa sur, hasta Brig, perdiendo la altura que ganó entre Spiez y Kandersteg.

La travesía de este túnel, subidos en nuestros coches y, a su vez, transportados por los portacoches de la BLS, no tendrá atractivo nada más que para los aficionados, sobre todo, para aquellos que tenemos su reproducción circulando por nuestras maquetas.

El recorrido que describiré aquí, es el que se hace a pie por la rampa sur, y comienza con la ascensión en coche hasta la estación de Hochtenn. Desde el fondo del valle del Ródano, nos desviamos de la carretera que lo recorre, y tomamos el desvío a Gampel y Steg. Nada más atravesar esos pueblos, situados en la gran llanura del fondo del valle, tomamos la carretera que asciende por la ladera derecha, hasta Goppenstein y las localidades del precioso valle

## Trenes turísticos europeos

---

Lötschental. Es una sucesión de lazadas que salvan gran desnivel, lo que nos permite ir adquiriendo una vista preciosa del Rhonetal, o valle del Ródano. Tras atravesar un túnel, llegaremos a un desvío que nos encamina a la estación de ferrocarril de Hohtenn. Lo tomamos y, en unos cientos de metros, llegamos al pequeño apeadero. Seguramente no encontraremos a nadie y podremos dejar el coche en el aparcamiento.

Ésa es la primera estación que alcanza el tren, después de salir del desfiladero de Goppenstein en dirección sur. Desde allí, el tren gira a la izquierda y toma la dirección este, comenzando a descender la rampa sur a través de sus famosos viaductos.

Esta rampa está recorrida hasta el fondo del valle por unos senderos perfectamente señalizados, que nos harán pasar por todos los viaductos. Sólo tenemos que seguir las indicaciones numerosas y detalladas que encontraremos cada poco. Naturalmente, todo el recorrido es en descenso, pero durará unas 6 horas, por lo que hay que acometerlo con buen calzado y ganas de caminar.

Nada más comenzar a andar, estaremos debajo de uno de los viaductos más espectaculares: el Luogelkin. El camino nos conduce hasta pasar junto a sus pilastras. En éste y en todos los demás, encontraremos amplia información de sus dimensiones y datos constructivos... naturalmente, en alemán.

Otro viaducto muy conocido es el Baltschieder, que ha sido afeado con un refuerzo moderno en hormigón, entre sus dos pilastras de sillares originales.



Pero, de todos los que veremos a lo largo de la marcha, el más espectacular conocido y bello, sin lugar a dudas, es el Bietschtalviadukt, que atraviesa el vertiginoso barranco que cae desde el picacho Bietschhorn que tiene encima y que podemos ver desde el valle con sus glaciares deslumbrantes.

## Trenes turísticos europeos

---

Es una estructura de celosía de acero, sobre estribos de sillería, de una gran belleza. La firma Faller lo reproduce en las escalas H0 y N, para que podamos deleitarnos con su visión en nuestras maquetas.

Seguro que pasaremos mucho rato en su contemplación.

Para mayor deleite, la línea tiene un denso tráfico y podremos ver muchos trenes ascendentes y descendentes, de forma que podremos fotografiarlos atravesando los viaductos o con el fondo del profundo y soleado valle.

Cuando ya hemos descendido una buena cantidad de metros, iremos atravesando pequeños pueblos, donde podremos parar a tomar un refresco o a comer, cuando nos apetezca. Seguro que encontraremos alguna terraza desde la que poder disfrutar, además de la comida, de la belleza del paisaje del Rhonetal y del paso de las composiciones de la BLS. El camino conduce hasta el fondo del valle y la localidad de Brig. Sin embargo, según vamos descendiendo, el entorno es cada vez más urbano y llega un momento en el que la rampa pierde parte de su encanto ferroviario, por acabarse ya los viaductos más espectaculares.

Así que, si en cualquier momento creemos que ha perdido el aliciente, o si nuestras fuerzas empiezan a flaquear, podemos sacar un billete y volver en el primer regional de los muchos que suben la rampa.

Volveremos a atravesar los mismos viaductos, pero ahora subidos en cómodos, silenciosos y bonitos coches, como todo el parque móvil suizo.

En la estación de Hohtenn nos apearemos y volveremos a nuestro vehículo que nos conducirá de nuevo a nuestro alojamiento, mientras vamos rememorando el precioso espectáculo natural y ferroviario que acabamos de disfrutar.



# Trenes turísticos europeos

## SBB Brünigbahn

Meiringen es una localidad situada en la llanura que prolonga el lago de Brienz hacia el este. La carretera que llega desde Interlaken, sigue en esa dirección hasta Innertkirchen, donde está la bifurcación de los puertos de carretera Grimselpass y Sustenpass. Estos dos míticos pasos de carretera junto con el Furkapass, constituyen la ruta que rodea al macizo del San Gotardo, frecuentadísima por el turismo en coches motos y bicicletas. Son tres colosos que surcan profundas gargantas y que sobrepasan la altura de los glaciares. Uno de ellos, el Rhonegletscher, constituye el nacimiento del Ródano. Cualquiera que visite la zona, debería realizar el recorrido en triángulo que atraviesa los tres collados.



Estación central de Lucerna

Lo que aquí nos interesa está en el llano: la estación de Meiringen.

Desde esta estación, salen los trenes que llevan a Lucerna, a través del Brünigpass.

La travesía del paso por carretera, no tiene la altura ni espectacularidad de los cercanos puertos del Gotardo. Sin embargo, para una línea de ferrocarril, constituye un poderoso obstáculo. Para superarlo, no queda más remedio que utilizar la cremallera. Dadas las características orográficas del país, este mecanismo es muy utilizado por los ferrocarriles. Sin embargo, la red federal de la SBB, sólo la emplea en este trayecto.

Es un recorrido corto, de unos 50 km que, en primer lugar, tras un corto tramo recto y completamente llano, que es la prolongación del extremo del lago, emprende bruscamente la ascensión de la ladera sur, a su derecha, sujetándose a la cremallera.

La vía está tendida sobre un lecho formado con contrafuertes de sillares de roca y corre por entre un tupido bosque, que apenas deja ver el valle. Una lástima, porque veríamos desde aquí el lago de Brienz y, por encima de él, las cumbres del Oberland Bernés.

## Trenes turísticos europeos



Maqueta de un cercanías de Zurich

En pocos kilómetros, 8 si se hace por carretera, estamos en Brünig Hasliberg, la estación del collado, y comenzamos el descenso hacia Lucerna, en la orilla del lago de los Cuatro Cantones o Vierwaldstättersee.

Pero aún nos queda un precioso recorrido a través de unos valles hermosos, con hondonadas excavadas por la actividad glaciario de anteriores milenios.

Estas hondonadas han sido rellenadas por lagos, con aldeas en sus orillas, que nos harán disfrutar enormemente del trayecto.

El primero de ellos es el Lungernersee con el pueblo de Lungern en su orilla. Tras una parada en su estación, continuamos hacia Luzern.

El siguiente lago en nuestro camino es el Sarnersee y también nos detendremos en Sarnen. Es difícil describir la belleza de estos lugares sin caer en la repetición, pero es que se acaban los calificativos. Se hacen realidad los idílicos paisajes de postal y calendario, con prados de un verde luminoso, preciosas aldeas con casas encajadas y paredes con cruceros de madera y con sus balcones repletos de flores, principalmente geranios. Y, sobre todo ese paisaje, laderas de bosque rematadas por riscos.

Hasta aquí, hemos ido viajado por la orilla derecha del torrente que desciende desde el Brünigpass y la de los lagos que va alimentando. Ahora, cruzamos el río y llegamos a otro pequeño lago, el Wichelsee.

Enseguida, llegamos a la estación de Alpnachstad. Desde ella, podemos ver al otro lado de un aparcamiento, otra estación: la del tren cremallera que asciende al monte Pilatus, de fama mundial.

Llegamos después a la orilla de otro lago que, aunque tiene su propio nombre, el Alpnachersee, no es más que un brazo del de los Cuatro Cantones, muchísimo más grande y con numerosas ramificaciones.

Estamos ya en las inmediaciones de Lucerna. A la



Cocodrilo "corta" de RhB

## Trenes turísticos europeos

---

salida de un túnel, entramos en Hergiswil que es un pueblo prácticamente unido a la populosa ciudad de Lucerna.

Esta ciudad merece ser visitada con detenimiento. Particularmente la zona antigua es de una gran belleza, como todas las de Centroeuropa, por otro lado. Seguramente, el lugar más visitado por los turistas es el monumento al León Moribundo, o Löwendenkmal (Monumento al León). Es un precioso rincón con un león herido excavado en la roca, que conmemora el descalabro que sufrieron unas tropas mercenarias suizas que combatieron en la revolución francesa.

Pero, para un aficionado al ferrocarril, el principal lugar de visita en Lucerna, es el Verkehrsmuseum o Museo del Transporte, de merecida fama mundial.

Desde la gran estación, en el centro de Lucerna y a la misma ribera del lago, podemos llegar al museo con la orilla a nuestra derecha, o sea, con dirección este. Será un corto y precioso paseo, con vistas a la orilla contraria y a sus montañas circundantes. Toda la ribera está llena de restaurantes, parques y embarcaciones de recreo.

No obstante, si no queremos pasear, varias líneas de autobús nos dejarán en la puerta del museo.

Nada más entrar en él, nos topamos con una inmensa maqueta en escala H0, que reproduce la rampa del Gotardo, con la estación de Erstfeld y un gran número de viaductos y lugares emblemáticos, como, por ejemplo, la iglesia de Wassen, que el tren real bordea en sus espirales para ganar la entrada norte del túnel.

La maqueta funciona a intervalos que están anunciados. Conviene tomar nota y acudir desde donde estemos para verla y continuar después con el recorrido.

La primera sección que visitaremos será la de los ferrocarriles. Veremos tantas maravillas que



no encontraremos el momento de seguir. En la primera sala, dos de ellas: una Cockerill y una Ae 8/14. Además, un antiguo funicular del Pilatus y algunos mecanismos que constituyeron auténticas revoluciones en la industria del ferrocarril. Uno de ellos es la transmisión Büchli que llevaba la descomunal locomotora Ae 8/14.

Allí mismo, veremos una

zona de espera para hacer una visita a un espectáculo sobre la construcción del túnel del Gotardo. Nos proveeremos de un artilugio de esos que te cuentan al oído, en tu propio idioma, lo que la megafonía dice en alemán. Espero que ya dispongan de idioma español y, si no es así, el italiano nos sacara del apuro.

Cuando abren las puertas, se entra en lo que simula ser un ascensor, que nos bajará (figuradamente) hasta la profundidad de la excavación. Allí, vamos avanzando en una vagoneta

## Trenes turísticos europeos

---

sobre las vías, a lo largo de un túnel y a través de distintos escenarios que, con maniqués, iluminación y distintas locuciones, nos van ilustrando sobre lo que supuso social y técnicamente, la construcción de esa colosal obra. Al final del recorrido, montamos en un coche de la época y circulamos a través del túnel. Naturalmente todo es figurado, pero la sensación de realismo es insuperable.

Seguiremos después por las salas del ferrocarril, con numerosas maquetas, locomotoras de vapor y eléctricas seccionadas y perfectamente explicadas, vehículos de tracción y remolcados, etc.

No intentaré describir aquí el contenido de ese museo, ya que sería imposible.

Tan sólo comentaré que encontraremos toda clase de vehículos, desde los de tracción animal, con las diligencias que atravesaban unos altísimos collados, que hoy nos parecen un reto, hasta la más moderna aviación, pasando por bicicletas, motos, barcos de vapor y de vela, coches, bombas V1 y V2 alemanas y todo lo que se nos pueda ocurrir.

Conviene que vayamos con mucho tiempo por delante y, aun así, será difícil que podamos detenernos todo lo que desearíamos.



# Trenes turísticos europeos

## VRB Vitznau Rigi Bahn



El monte Rigi, de 1,800 metros, se levanta 1.366 sobre el nivel de las aguas del lago de los Cuatro Cantones, o Vierwaldstättersee, según el idioma de esa parte de Suiza.

Su cima es un mirador espectacular de toda la belleza del territorio suizo que rodea sus faldas. Tanto es así que, en los años del nacimiento del turismo como fenómeno y, en particular, el turismo de montaña, aquellos pioneros suizos vieron el potencial de esta cima como destino turístico.



Así que, en el año 1.871, inauguraron la primera línea, desde la localidad de Arth-Goldau, en su falda noreste siendo la primera línea de cremallera en Europa.

Cuatro años más tarde se puso en marcha la segunda línea que, desde la ladera oeste, sube al encuentro de la anterior y, en Rigi Staffel, se juntan, continuando ambas paralelas hasta Rigi Kulm, término.

## Trenes turísticos europeos

---

El trayecto descrito aquí, el más visitado, empieza en Viznau, a las orillas del lago de los Cuatro Cantones.

La estación es de gran interés para los aficionados, ya que dispone de unos depósitos de material rodante, a los que los vehículos acceden por medio de una placa giratoria. Junto a esa placa hay dos estaciones: la término ferroviaria y otra fluvial, embarcadero para los ferrys que atraviesan el lago, uniendo los muchos pueblos y ciudades que lo circundan.

Mientras se espera la salida de nuestro tren, seguro que podremos ver maniobras de enganche y entrada y salida del depósito hacia la estación, con los consiguientes movimientos de la placa giratoria. Asimismo, la llegada de alguno de los transbordadores, y el desembarco de grupos de turistas que combinan el viaje por el lago con la subida al Rigi, haciendo uso de los billetes combinados que ofrece el transporte público de este maravilloso país.

El material rodante no es histórico, al menos el que funciona regularmente. Su decoración no es especialmente bonita, aunque eso es opinable, naturalmente. Son automotores de dos unidades con puesto de conducción en ambos extremos.

Tras proveernos de nuestro billete en el amplio edificio de oficinas y taquillas, con mucha información turística de barcos, trenes y autobuses, esperamos la salida en los bancos que bordean el muelle de atraque, teniendo los andenes a la vista para controlar la salida de nuestro tren.

Ya en trayecto, nuestro horizonte se va alejando según ganamos altura sobre el lago. Mientras lo hace, la visión de las montañas circundantes se va ampliando y dominamos completamente ambas orillas de la parte del lago sobre la que se encarama esta ladera del Rigi.



## Trenes turísticos europeos

---

Entre prados y bosque, el tren se acerca al pueblo de Rigi Kaltbad, habiendo ya salvado una buena parte de la altura. A partir de aquí, va haciendo un giro hacia el este, dejando atrás lo que hasta ahora nos parecía la cima de nuestra ascensión. Al tomar ya la dirección este, tenemos a la vista la cima del Rigi Kulm, que es la cota más alta y donde nos dejará en la estación término. Antes, al paso por Rigi Staffel, nos habremos unido a la vía que llega desde Arth-Goldau, con trenes de un color distinto, aunque de la misma apariencia.

La estación es un edificio funcional con escaso atractivo y, desde su andén, accedemos a dos caminos pavimentados que nos conducen a la cima que tenemos sobre nosotros, con un hotel y unas instalaciones de comunicaciones con abundantes antenas.



**Lago y ciudad de Zug  
desde Rigi Kulm**

Los dos caminos están claramente indicados con la recomendación para gente de buena movilidad y para los que no la tienen tanto.

Por cualquiera de ellos, llegaremos a la cumbre en unos pocos minutos y nos deleitaremos con la visión de un paisaje de postal. Alrededor de esta cima hay numerosas y prósperas ciudades y pueblos, con abundantes lagos, además del enorme Vierwaldstättersee.

Alcanzamos a ver una parte de Lucerna y, sobre ella, el enorme y escarpado monte Pilatus, al que también llega un tren cremallera. Si éste en el que estamos ostenta la marca de ser el primero de Europa en funcionar, el del Pilatus tiene la del cremallera de pendiente mayor del mundo.

También es muy recomendable su visita.

El tiempo en esta cima se nos hará muy corto y no nos cansaremos de mirar desde ella una y otra vez, localizando las poblaciones con la ayuda de unos curiosos artilugios que no aumentan la visión con lentes, sino que sólo la canalizan a través de un estrecho orificio. En la esfera sobre la que está el tubo para mirar, están los nombres de infinidad de lugares. Situamos una

## Trenes turísticos europeos

---

referencia en el que nos interesa y, después, miramos por el agujero, descubriendo su ubicación. Curioso.

Cuando hemos disfrutado lo suficiente, tomaremos el trayecto de vuelta, que nos llevará otra vez a la orilla del lago con los ojos llenos de montañas, lagos y preciosos pueblos suizos.



### PB Pilatusbahn



El monte Pilatus tiene sus dos cimas sobre la ciudad de Lucerna o, más propiamente, sobre dos de sus pueblos satélites: Hergiswil y Alpnachstad.

En los albores de la civilización, estaba asociado con numerosas leyendas de distinto tipo, como casi todas las montañas donde había asentamientos humanos. La dureza que impone la vida en las montañas, sobre todo en aquellas épocas, alimentaba estas leyendas.

En concreto, el Pilatus, se creía que era la morada de uno o más dragones que generaban sobre la población un sinnúmero de calamidades y tragedias.

Ese dragón sigue siendo el símbolo que figura en los logotipos e imágenes que rodean al tren cremallera que asciende a su cima.

Sin embargo, hoy no ahuyenta a nadie de sus cercanías. Antes al contrario, reúne en los medios para su acceso, a gran cantidad de turismo. Por la ladera norte, desde Kriens, se puede acceder con un teleférico, que llega hasta la cima de la derecha del complejo hotelero. Los últimos metros los recorre frente a unas escarpadas paredes que dan vértigo cuando se lo ve llegar desde la terraza del mirador.

A nosotros, sin embargo, el medio que más nos interesa es el del tren cremallera. Tiene el récord de ser el de más pendiente del mundo, y lo anuncia con profusión en todos sus folletos. Ciertamente, la contemplación de alguna de sus rampas, cuando están subiendo las composiciones, deja con la boca abierta. El porcentaje está siempre entre el 40 y el 48%. Esto obliga a que el piso de los coches sea escalonado.

## Trenes turísticos europeos

Los coches están pintados en color rojo y, rotulado sobre ellos, el porcentaje de subida y su posesión del récord mundial. En cada coche han utilizado un idioma distinto. Lástima que, la inscripción en el nuestro, esté incorrectamente escrita.

Los primeros tramos, como es habitual, discurren a través del bosque, y no nos dejan disfrutar del paisaje y de la visión del lago, que va quedando



muy por debajo de nosotros enseguida, debido al bestial porcentaje de ascensión.

Aprovecharemos para fijarnos en las peculiaridades del puesto de control del vehículo, del tendido de las vías con la cremallera y, sobre todo, de la extrema complicación a la que este mecanismo obliga en los desvíos de las zonas de cruce con la composición descendente.

Cuando salimos del bosque, estamos en una zona de circo formado por la erosión glaciaria, que vamos ganando por su ladera izquierda orográfica, o sea, la derecha de nuestro sentido de subida. Al mirar hacia arriba, veremos unas paredes escarpadas y verticales hacia las que el tren se dirige y suponemos que salvará por medio de algún túnel.

No cabe en la cabeza que pueda haberse trazado por allí ningún tendido de vía.

Debido a la alta frecuencia de las circulaciones, será fácil que tengamos alguna que nos preceda y que la veamos, de repente, ascender por ese mismo lugar.

Sin dar crédito a lo que estamos viendo, ese tren acaba girando a la derecha y desaparece de nuestro campo de visión. Desde entonces no quitaremos la vista de ese punto, esperando impacientes a llegar hasta él para comprobar la hazaña de ingeniería que consiguió poner un



tren en semejante precipicio.

Al cabo de un momento atravesaremos esa espectacular zona y doblaremos ya hacia el último tramo que nos conduce a la cima ya visible. La pendiente sigue siendo cercana a un impresionante 50%, pero el piso es ya una ladera de canchales propios de la alta montaña en la que nos encontramos, por la que

## Trenes turísticos europeos

---

se podría caminar y que, de hecho, está surcada por las sendas que frecuentan abundantes grupos de montañeros y caminantes.

En un momento estamos ya en la estación cimera, integrada en un gran complejo hotelero y comercial, asentado en un inmenso collado entre dos cimas.

Ambas son fácilmente accesibles por unas sendas con pasamanos e indicadores en distintos idiomas. De nuevo, las que están en el nuestro, también están mal escritas.

Es interesante visitar las dos cimas y el paseo es muy agradable. La vista desde la más cercana a la estación de tren, es mucho más interesante, ya que está sobre la ciudad de Lucerna y el lago.

Aquí, a esta cima, llega también el teleférico. Si las paredes por las que accede a la terminal, impresionan por su verticalidad y su altura sobre el lejano valle, todavía adquieren mayor espectacularidad cuando se ve llegar la cabina del teleférico.

Como en cualquiera de estos lugares, no encontramos el momento de dejar el precioso espectáculo y volver a bajar al valle, pero hemos de hacerlo tarde o temprano.

Así que, desandaremos lo andado y volveremos otra vez al pueblo de Alpnachstad, en la orilla del Alpachersee, un brazo del de los Cuatro Cantones.



Complejo de la cima del Pilatus



Composiciones en la rampa



Llegada del teleférico



Primeras rampas



### Gotthardbahn Rampas del Gotardo



La línea de ferrocarril del Gotardo tiene importantes resonancias para cualquier persona que esté un poco al tanto de la historia de las comunicaciones en Europa. Para los aficionados al ferrocarril, es mucho más que eso: es un mito.

Miles de años antes de la invención del ferrocarril, en los albores de la civilización, el paso alpino del San Gotardo, o Sankt Gotthardpass, ya era utilizado porque ofrecía algo menos de dificultad que los escarpados, peligrosos y duros lugares de su entorno.

No es éste el lugar de extenderse sobre la historia del paso, aunque sí sobre alguno de sus detalles.

Para cualquiera que visite la zona, es altamente recomendable llegar al antiguo paso de carretera original, en el collado de carretera del San Gotardo, que llena un gran lago y que está a escasa distancia de Andermatt, un maravilloso pueblo suizo, y a una poca más de Airolo, la localidad del sur, también en Suiza, pero en la parte de habla y costumbres italianas.

Este collado posee los típicos edificios de muchos pasos alpinos que eran unas necesarias hospederías en las épocas en las que se viajaba en robustas diligencias arrastradas por grandes reatas de tiro.

En el edificio mayor, además de instalaciones de hostelería, hay un pequeño pero interesantísimo museo, que ilustra la historia del paso, desde la más remota antigüedad. Una historia muy ligada a la del propio país, que se gestó con la tremenda influencia que ese enclave alpino tuvo. A unos cientos de metros hay unas instalaciones militares subterráneas, de los tiempos de la Gran Guerra, cuya visita está incluida en el billete del museo y que también merecen mucho la pena.

En los tiempos antiguos, la clave del paso estaba en las cercanías de Andermatt, en un lugar conocido por el Puente del Diablo (Teufelsbrücke). Es un lugar de una gran belleza, en un estrecho desfiladero de casi imposible franqueo con los medios de la época. Según la leyenda,

## Trenes turísticos europeos



en el año 1.200, un pacto con el diablo posibilitó la construcción del puente. A cambio de su ayuda, pidió el alma del primer viajero que lo atravesara. Los lugareños burlaron al Maligno, mandando a una cabra a estrenar el puente.

El diablo, burlado y enfurecido, arrojó una piedra que

todavía está unos kilómetros más abajo, a la orilla de la carretera, en las cercanías de Wassen. Ese primitivo paso, evitó el enorme rodeo necesario para salvar el impetuoso torrente que llena el desfiladero. Ésa fue la antigua ruta que todavía se puede recorrer a pie.

En 1.830 se construyó la segunda ruta de paso: la Via Tremola. Ésta es una carretera de adoquines, tortuosa y perfectamente restaurada y conservada, que puede recorrerse con vehículos a motor, bicicletas y ¡¡con diligencias de la época tiradas por caballos!!

En los años 60 se construyó el tercer paso, ya más moderno, con carretera de asfalto, pero con el trayecto todavía por el collado, y protegida en su última parte por galerías.

Por último, en 1.980, se construyó el cuarto paso con un túnel y autopista.

Insisto lo interesante que es conocer la extraordinaria historia de este paso alpino.

No obstante, el paso que más nos interesa es el ferroviario, que haría el quinto. Su clave fue la perforación del famoso túnel del San Gotardo.

Fue una obra monumental y extremadamente audaz para la época, que constituyó un fenómeno social e industrial en la historia de varias naciones europeas. Las particularidades de esta obra están perfectamente explicadas e ilustradas en un espectáculo que ofrece el museo del transporte de Lucerna, o Verkehrshaus Luzern.

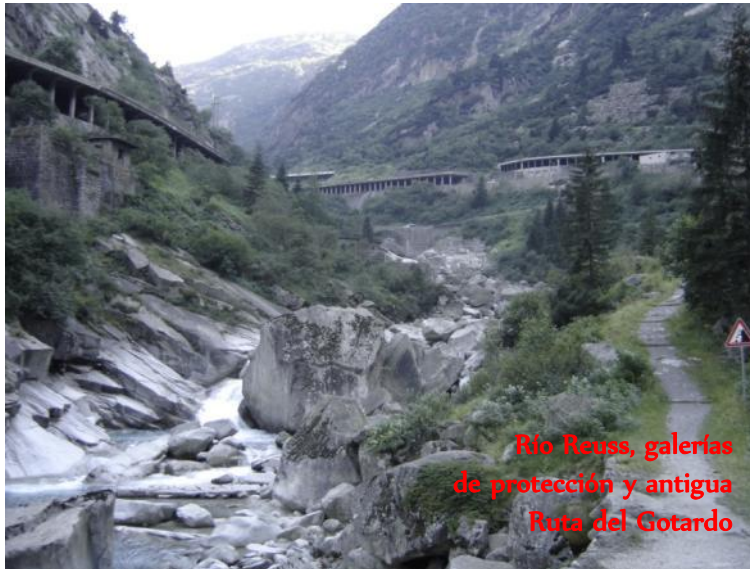
Para los aficionados, este trayecto ferroviario es un lugar de peregrinaje y disfrute.



## Trenes turísticos europeos

Aconsejo realizarlo de la siguiente manera.

Conviene tener el "campamento base" en Andermatt. Es un pueblo de una gran belleza, lo que no es decir mucho en Suiza, por ser algo común en toda su extensión. Este pueblo está enclavado en un alto valle, nacimiento del Reuss, que queda sobre el mismo túnel del Gotardo. Desde su estación, en la ruta del Glacier Express, se puede tomar un tren cremallera que, en un corto recorrido, nos bajará a la estación de Göschenen, en la misma entrada del túnel.



El trayecto nos pasará por unas galerías que lo protegen de las caídas de aludes y rocas que se precipitan al estrecho desfiladero que canaliza el tumultuoso Reuss. Pasaremos por la garganta de Schöllenen y junto al famoso Puente del Diablo.

En pocos minutos nos dejará en Göschenen. En lugar de tomar un tren y atravesar desde aquí el túnel con dirección a Italia, conviene

tomar otro en dirección norte hasta la estación de Erstfeld, considerada como la base de la rampa norte del Gotardo. Es una importante estación, donde podemos pasarnos las horas muertas contemplando el intenso tráfico de mercancías y viajeros entre la Europa del norte y la del sur, operado por líneas de distintas administraciones y países.

Sin embargo, hay un espectáculo todavía mejor. Al otro lado de las vías están los depósitos, talleres y oficinas ferroviarias. Si vamos a esas oficinas y pedimos visitar las instalaciones, nos asignarán un guía, nos vestirán con un chaleco fosforito y nos darán un paseo por el que podríamos pagar lo que nos pidieran. Pero ni siquiera nos cobrarán entrada, ya que no es un museo, aunque permiten la visita, supongo que supeditada a su disponibilidad.

Además de visitar los talleres donde realizan el mantenimiento a las modernas locomotoras de la SBB, nos enseñarán las joyas que transitaban esta rampa en los años dorados.

Tienen una Cocodrilo, una Ae 8/14 y otras maravillas de la historia del ferrocarril. Todo ello en unos talleres en los que se respira un delicioso perfume a acero antiguo,



Prototipo de Ce 6/8

## Trenes turísticos europeos

---

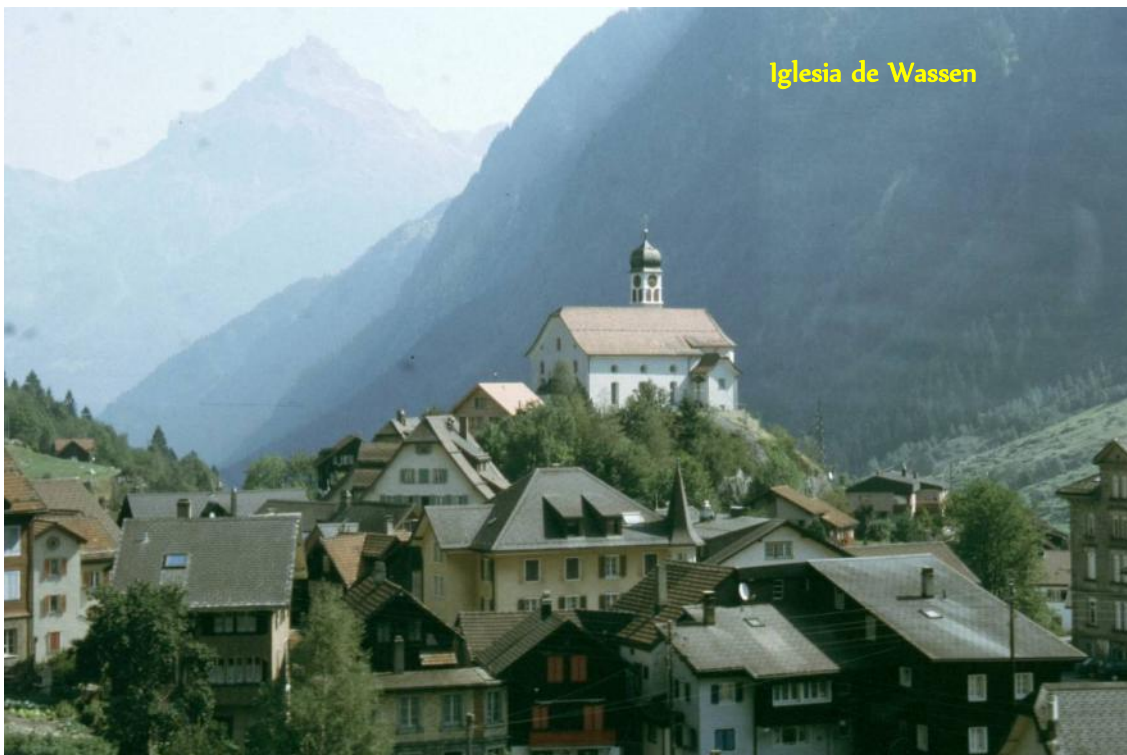
perfectamente engrasado y mantenido, ya que todo este material está en correcto funcionamiento y participa en exhibiciones periódicas.

Es un espectáculo que ningún aficionado podrá olvidar. El hecho de que la visita sea absolutamente relajada, sin colas, sin nadie haciendo fotografías por encima de tu hombro y acompañado por un ferroviario con muchas batallas que contar, es una experiencia impagable. Desde esta estación de Erstfeld, podemos ya tomar el tren hasta la localidad que nos parezca mejor en el lado italiano. La vertiente norte, en la que estamos, tiene mayor interés ferroviario, por lo que no es necesario descender mucho hacia el Mediterráneo, ya en la rampa sur, a no ser por ver las obras de la entrada sur del nuevo Túnel del San Gotardo que se terminará en unos años.

Este nuevo Túnel Base del Gotardo será la 6ª vía a través del Gotthardpass: la antigua, las tres de carretera ya mencionadas, el primitivo túnel ferroviario y éste moderno en construcción que, igual que sucede con el del Lötschberg, se proyectó con el fin de evitar al tráfico ferroviario las duras rampas de ascensión, como la que estamos a punto de emprender entre Erstfeld y Göschenen, con sus famosas espirales, para alcanzar la boca norte.

Ya en el tren, y en las cercanías de Wassen, comenzaremos a hacer lazadas y espirales a través de túneles, mediante las que el tren salvará la altura de 636 metros entre Erstfeld a 475 y Göschenen a 1.111, en tan sólo 20 km.

En el fondo del valle podemos ver la autopista que conduce al tráfico automovilístico hacia Italia, por la entrada del túnel de la moderna vía de carretera.



El lugar de referencia en esta parte del recorrido, es la mundialmente famosa iglesia de Wassen, que veremos aparecer, tan pronto en las ventanas del lado derecho del tren, como en las del lado izquierdo. En cuanto la dejemos definitivamente atrás, estaremos entrando ya en Göschenen y nos detendremos en su estación, en la que hace poco nos dejó el tren cremallera que nos trajo desde Andermatt.

## Trenes turísticos europeos

---

Delante de nosotros veremos, seguro que con emoción, las dos bocas del túnel ferroviario del Gotardo.

En unos minutos estaremos en las tinieblas de su travesía durante un cuarto de hora, aproximadamente, según la composición en la que viajemos.

Durante ese tiempo, seguro que nos vendrán a la cabeza las innumerables peripecias y sinsabores económicos y técnicos que ocurrieron durante la construcción de esta obra gigantesca y audaz.

Cuando salgamos a la luz, lo haremos en un valle orientado al sur y mucho más soleado que por el que hemos entrado. Según descendemos hasta la localidad que hayamos elegido para dar la vuelta, veremos asombrados los aéreos y esbeltos viaductos por los que desciende hacia Milán la autopista que hemos visto entrar por Wassen. Ciertamente estropea la belleza paisajística del valle, pero posee otra, de tipo arquitectónico, indudable.

Descenderemos en Biasca o en cualquier otra localidad y tomaremos la composición de vuelta, deshaciendo el recorrido.

Si es a Andermatt a donde regresamos, no necesitaremos volver hasta Erstfeld, sino que bajaremos en Göschenen y tomaremos el tren cremallera, de nuevo a través del Barranco de Schöllenen.

Una vez en Andermatt, podremos meditar con unas jarras de cerveza en la mano, en alguna de las terrazas de la plaza central del pueblo, sobre el trozo de historia del ferrocarril y las comunicaciones en Europa que acabamos de revivir.



### Glacier Express



Estación de Brig

Éste es un recorrido ferroviario de fama mundial. Fama acreditada desde hace muchos años y muy merecida. Está a la altura de otros trayectos míticos, tales como el Orient Express o el Transiberiano, salvando las diferencias de longitud y entorno.

Se anuncia como el "Expreso más lento del mundo". Los datos numéricos del trazado son muy conocidos:

- 270 Kilómetros
- 291 Puentes
- 91 Túneles

El trayecto está operado por dos compañías de ferrocarril: la MTB, Matterhorn Gotthard Bahn y la RhB Rhätische Bahn. La primera es el resultado de la fusión de otras dos, en 2.003: la BVZ, Brig Visp Zermattbahn, y la FO, Furka Oberalpbahn.

El recorrido puede comenzar en cualquiera de las dos estaciones: Zermatt o Sankt Moritz. Zermatt es un centro de deportes de montaña y turístico, situado a los pies del Cervino o Matterhorn. Pertenece al distrito de Visp, en el cantón del Valais o Wallis. Sankt Moritz, conocido centro de deportes de invierno, está situado en la Alta Engadina en el cantón de Los Grisones o Graubünden.

Además de describir someramente el recorrido entre estos dos puntos, incluiré aquí también el del tren cremallera del Gornergratbahn o ferrocarril del Gornergrat, en Zermatt, el del Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) en el restaurado paso del Furka y, por último, la línea entre

## Trenes turísticos europeos

---

Sankt Moritz y Tirano, en el Bernina Express, perteneciente a los Ferrocarriles Réticos o Rhätische Bahn (RhB).

Estos tres trayectos, situados en la misma línea, me parecen complementarios de este recorrido y altamente recomendables.

El Glacier Express fue inaugurado en 1.930 y sólo funcionaba en la época estival, debido a que el paso del Furka se cerraba en invierno. En 1.981 se inauguró el Túnel Base del Furka, entre los pueblos de Oberwald, en el alto valle del Ródano y Realp en el valle del Ursern. A partir de entonces, el Glacier Express está operativo durante todo el año.

Proporciona una inolvidable experiencia para cualquier persona amante de la naturaleza en general, y de las montañas en particular.

El trayecto del GE, propiamente dicho, comienza en la estación de Zermatt. Aquí llegan los trenes que comunican este precioso pueblo suizo con el resto de la red ferroviaria de la SBB. La estación está en la entrada del pueblo y en una plaza que sirve de aparcamiento a numerosas carretillas eléctricas que llevan las mercancías y los equipajes de los viajeros hasta sus alojamientos, ya que el tráfico de vehículos a motor no está permitido en el pueblo.

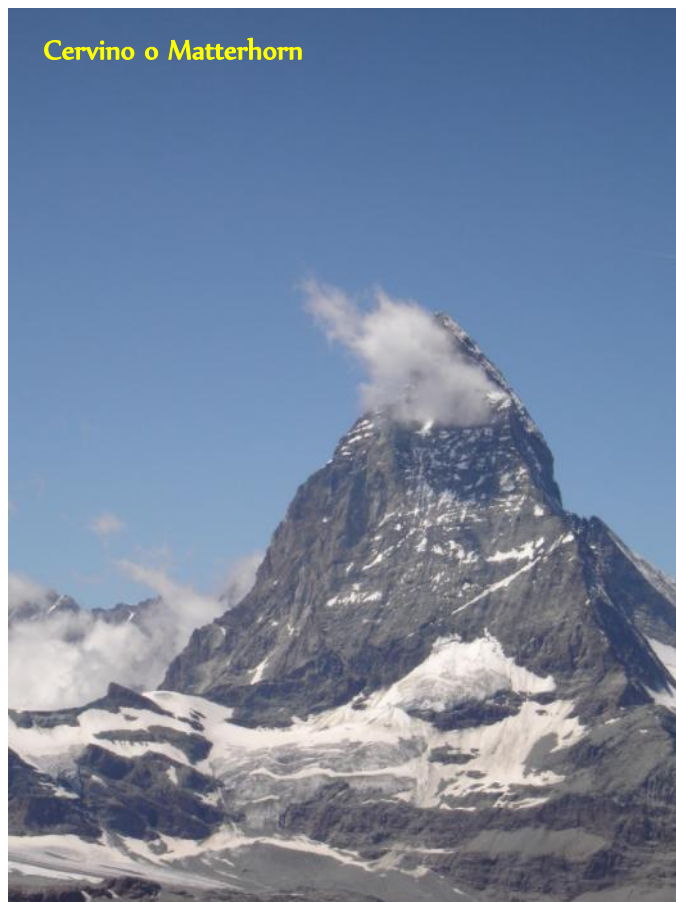
En esa misma plaza, justo enfrente, hay otra estación de menor tamaño, desde la que salen los trenes de otro trayecto ferroviario mítico suizo: el Gornergrat.

Ese recorrido podría considerarse una prolongación del Glacier Express, hacia la cima de las montañas. Por esa razón, comenzaremos por él.

Zermatt está rodeado por más de una decena de picos de una altura superior a los 4.000 metros. Entre ellos, dos muy característicos: el Matterhorn (en Italia Cervino), que es quizá la montaña más reconocible en todo el mundo, por su perfil audaz y vertiginoso y el Monte Rosa, el segundo en altura de la cadena y de Europa, después del Mont Blanc.

Todos esos picos rodean a Zermatt, formando una barrera que constituye la frontera italiana. Los dos extremos de ese arco lo forman, precisamente, los dos picos mencionados. Como el lugar es también una gran estación de

esquí, existen numerosos remontes repartidos en el entorno. Uno de ellos es el tren cremallera del Gornergrat, que trepa por la parte este del circo, nuestra izquierda, si miramos desde Zermatt.



## Trenes turísticos europeos

Los primeros tramos remontan por encima de las casas, chalés y hoteles de este populoso centro de montaña. Todavía estamos dentro de la zona de bosque y en la parte angosta del valle. El único pico que tenemos a la vista es el Cervino, del que es imposible quitar la mirada.



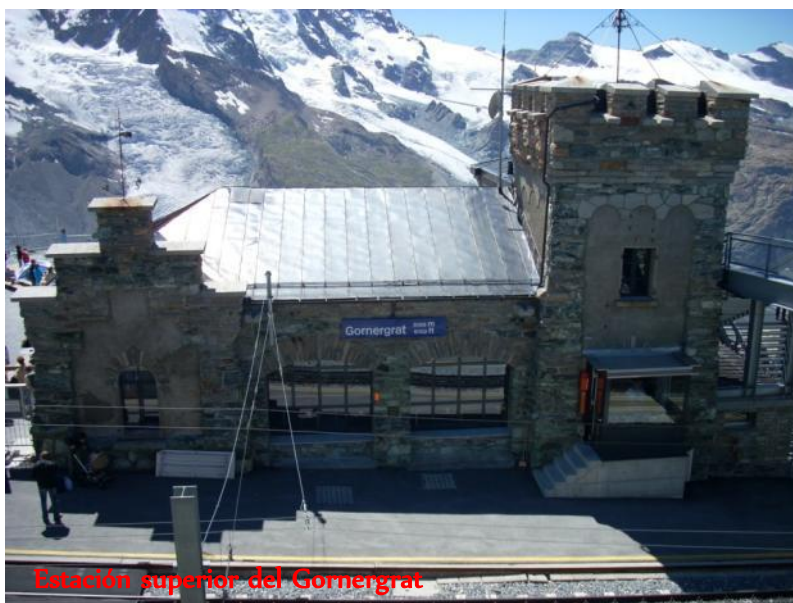
Concierto de Alpenhorn en Zermatt

De hecho, ese motivo es utilizado con profusión para las muchas fotografías que ilustran los folletos de la línea ferroviaria, del pueblo de Zermatt y, en general, de gran parte de las cosas que tienen que ver con Suiza. Algunos de esos folletos tienen una espectacular belleza al reunir en una foto las fuertes rampas de cremallera de las composiciones que suben y bajan, con la espectacular silueta

del monte tras ellos.

Cuando salimos del bosque, el valle se abre en una inmensidad y es cuando empezamos a ver las numerosas cimas que rodean al circo, con sus laderas de un brillo cegador. Desde aquí, el tren va ascendiendo mientras va girando hacia la izquierda por zonas de prado en una gran loma que desciende desde el este. En este paraje idílico de prado alpino con un horizonte de glaciares y picos, menudean las estaciones que dan acceso a hoteles de montaña, a los que sólo se puede llegar por este medio. En invierno, estas paradas son los lugares donde los esquiadores toman y dejan el tren para disfrutar de la nieve, descendiendo con esquíes hasta el pueblo o hasta otros remontes.

A nuestra derecha, entre esta loma por la que se ha hecho el trazado y las laderas del Breithorn, el Liskamm y los gemelos Castor y Polux, corre el enorme glaciar del Gornergletscher, que adivinamos en el vacío tras las crestas rojas del Riffelhorn. Desde aquí, ya podemos ver la estación terminal y, sobre ella, las dos brillantes cúpulas de un observatorio astronómico.



Estación superior del Gornergrat

## Trenes turísticos europeos

Siempre por el borde de la cresta, ganamos la estación. Tras dejar el tren y salir del vestíbulo, accedemos a una terraza desde la que contemplaremos un espectáculo único. En los 360º que nos rodean, el horizonte está erizado de cimas de 4.000 metros. Pero lo más espectacular está delante de nosotros, o sea, en dirección sur. Desde nuestra izquierda que cierra el Monte Rosa



Observatorio del Gornergrat

con sus dos cimas principales, hasta nuestra derecha con el imponente Cervino, encontraremos los ya mencionados Liskamm, Castor, Polux, Breithorn y Klein Matterhorn. Por debajo de ellos los ramales que se reúnen para alimentar al enorme glaciar del Gorner que corre bajo un precipicio a nuestros pies y que dará origen, mucho más abajo, al río Matt, que hemos visto atravesar Zermatt.

A nuestra espalda, otras cimas menos salvajes, aunque también de altura parecida, cierran otro circo, tras el cual, está el cercano pueblo de Saas Fee, también cerrado al tráfico y de enorme belleza.

Si queremos apurar la máxima altura alcanzable con medios mecánicos, un pequeño teleférico nos llevará desde aquí hasta una cercana cima, no mucho más alta que esta estación, que se prolonga en la misma dirección que nos traía el tren.

Cuando hayamos disfrutado lo suficiente de estas maravillas, retomaremos el tren y empezaremos ya desde aquí nuestro itinerario hacia Sankt Moritz.

Terminado el descenso, cruzaremos de nuevo la plaza y volveremos a la estación principal, para ocupar nuestro asiento en el Glacier Express.

Hay que aclarar que, el billete, no puede adquirirse en un sólo trámite. Debe reservarse por Internet o en cualquiera de las estaciones de la red ferroviaria suiza. En las taquillas de Zermatt (o Sankt Moritz, si comenzamos el recorrido desde allí) nos lo canjearán por los billetes reales.



Glacier Express en las rampas del Oberalppaß

Al comprar el billete, podemos especificar si deseamos viajar en coches panorámicos y si comeremos en el tren.

Son muy aconsejables ambas opciones. La belleza de los paisajes que vamos a recorrer, bien merece la pena disfrutarlos al máximo. La comida es buena pero, el mayor aliciente

## Trenes turísticos europeos

---

es la propia ceremonia del personal sirviéndola y, sobre todo, escanciando desde la máxima altura que les permite el brazo, el schnapps (que aquí llamaríamos orujo, o chupito) en las copas. Copas que tienen la parte del cuello doblada para adaptarse a la inclinación de los tramos cremallera de alguna de las zonas.

Hay varias composiciones ascendentes y descendentes. Elegiremos la nuestra en función de la organización de nuestro viaje. Si hemos subido al Gornergratt el mismo día, habremos de contar con el tiempo que emplearemos en esa visita. Si no es así, o si ese recorrido lo hacemos en distinto día, es muy conveniente que salgamos en el primer tren para hacer todo el trayecto con las mejores horas del día.



Una vez en marcha, descendemos el empinado valle del Matt. Al poco de salir de Zermatt, pasamos por una inestable zona de enormes canchales que ha sido cauce de glaciares hasta épocas relativamente cercanas. Algo más abajo, pararemos en la pequeña y encantadora estación de Sankt Niklaus, reproducida por Pola hasta hace unos años.

Algo más abajo, atravesaremos un esbelto y aéreo viaducto y, al poco, llegamos a la bifurcación por la que, hacia nuestra derecha, sube el valle que conduce a Saas Fee.

Desde aquí, la pendiente del valle va haciéndose menor y, en poco rato, estaremos entrando ya en la ciudad de Visp, enclavada en el enorme, soleado y recto valle del Ródano.

Hacia nuestra izquierda, el Ródano corre al encuentro del lago Lemán y las ciudades de Lausana y Ginebra. Nosotros volveremos al este y remontaremos el curso del río hacia su nacimiento. Tras una parada en Visp, seguimos valle arriba hacia la siguiente y populosa ciudad de Brig. Si miramos a nuestra izquierda, podremos ver la rampa sur de la BLS, con sus numerosos y famosos viaductos.

Ya en Brig, y tras una parada, el tren vuelve a salir pero, curiosamente, lo hace en sentido contrario al que traíamos. Parece una maniobra pero la locomotora está ahora en el extremo contrario del tren y, tras una amplia curva de 180º, seguimos hacia el este.

En esta estación de Brig habremos compartido andenes con las composiciones de la BLS que, tras descender la rampa, comenzarán el último obstáculo hacia el sur y la vertiente mediterránea de los Alpes: el Paso del Simplón.

A pocos kilómetros de Brig, la inmensa llanura del valle del Ródano, termina ante unas murallas a las que el tren se dirige sin que intuyamos por dónde va a franquearlas. Comenzará a hacerlo por una fuerte pendiente en la ladera sur, que terminará en unos túneles en espiral. La cremallera es imprescindible en este fuerte desnivel.

## Trenes turísticos europeos

---



Salvado este obstáculo, accedemos a una zona completamente distinta. Acabamos de dejar atrás un valle muy llano con muchos cultivos, surcado por varias carreteras, autopista y líneas ferroviarias. Los núcleos urbanos son muchos y bulliciosos. Entre ellos, las ciudades de Brig, Visp, Sion y Martigny.

Ahora estamos en la zona de Goms. El entorno es el que todos imaginamos cuando nos hablan de Suiza: pequeños pueblos de montaña con casas llenas de balcones de geranios y fachadas recubiertas de escamas de madera. Todo ello en medio de enormes y verdes prados con laderas más inclinadas que en la zona inferior y rematadas por riscos enormes.

Seguiremos ascendiendo un buen rato por esta maravilla de paisaje, hasta llegar a Ulrichen y Oberwald.

Aquí, el valle vuelve a estrecharse, esta vez en un angosto desfiladero que empieza justo delante y a nuestra izquierda desde la estación de Oberwald, donde nos hemos detenido.

Estamos justo a los pies del macizo montañoso del San Gotardo. Este macizo puede considerarse el centro orográfico de Europa. Sus glaciares alimentan a los ríos Ródano y Rin, entre otros, que entregan sus aguas al Mediterráneo y al Mar del Norte, respectivamente. Si venimos a recorrer la zona por carretera, cosa muy recomendable, podremos disfrutar del gran espectáculo que proporciona atravesar los seis enormes puertos de montaña que surcan el macizo:

Furkapaß, Grimselpaß, Sustenpaß, Nufenenpaß, Oberalppaß y Sankt Gotthardpaß.

Es tal su espectacularidad, que se organizan recorridos en autobús, sobre todo de los tres primeros, que forman un triángulo alrededor del macizo del Dammastock. La altura y el trazado de estas carreteras será algo inolvidable.

Abstenerse quienes padezcan de vértigo.

## Trenes turísticos europeos

---



A la salida de esta estación de Oberwald, comenzará el túnel base del Furka. Nuestro Glacier Express lo atravesará cómodamente y saldrá justo en la estación de Realp.

Sin embargo, hasta 1.981 no existía este trazado y el tren debía ascender, mediante cremallera, las fuertes rampas del paso del Furka. Este trazado quedó en desuso a partir de entonces.

Hasta que, en el año 1.985, una empresa privada decidió recuperar la línea. Los 7.000 voluntarios de esta asociación, se ocuparon de la restauración de la vía y los edificios e instalaciones. Las locomotoras habían sido vendidas a Vietnam y fueron vueltas a adquirir. Algunas estaban abandonadas en zonas de selva que las había devorado, literalmente. Se trasladaron y fueron completamente restauradas.

Se puso en marcha un trayecto turístico entre Gletsch y Realp, y se siguió adelante con la restauración del tramo entre Oberwald y Gletsch. Este tramo quedó completamente operativo y, el 12 de Agosto de 2.010, con una fiesta ferroviaria sólo concebible en lugares donde algo así puede apreciarse, se inauguró el recorrido completo a través del paso.

Ignoro si puede combinarse el trayecto del Glacier Express con este recorrido, aunque es de suponer que sí. Eso comportaría dejar el tren en Oberwald, realizar el paso del Furka por el collado y bajar a la estación de Realp, donde tomaríamos otro tren del GE. De no ser así, es altamente recomendable venir expresamente y disfrutar del recorrido con locomotoras de vapor de este mítico paso alpino.

Realp está enclavado en el valle de Urserntal. Es un alto valle donde hay tres poblaciones enclavadas: Realp, Hospental y Andermatt. Está cerrado por los collados de San Gotardo, Furka y Oberalp. Del de San Gotardo baja el recién nacido río Reuss que atravesará el valle y descenderá por la garganta de Schöllenen hacia el que remonta la línea del San Gotardo.

## Trenes turísticos europeos

---



Nuestro tren realiza el recorrido longitudinalmente hasta Andermatt. Desde la salida de la estación de este precioso pueblo, comienzan las duras rampas del Oberalp, que el tren gana mediante la cremallera. A través de unos verdes y aterciopelados prados, ganaremos el collado del Oberalp, que es la mayor altura de la línea del GE. El collado es una llanura inmensa que llena un lago alpino. El tren lo bordea protegido por una galería que lo libra de aludes de nieve y piedras. El entorno es de un ambiente de alta montaña que impresiona.

La carretera que sube desde Zermatt corre muy cerca de la vía, durante toda la ascensión del Oberalp y de la estación del puerto, que está en el lado este del enorme collado. Encontramos aquí los típicos edificios de hostelería de estos puertos alpinos, que invitan a parar a la gran cantidad de turismo que los recorre. Al lado de la estación, veremos innumerables coches y motos cuyos ocupantes están relajándose un rato delante de un café o una cerveza, contemplando el salvaje entorno.

El llano del collado termina abruptamente, y la pendiente cae de nuevo hacia el este. Nada más salir de la estación, el tren emprende unas curvas cerradas y de fuerte desnivel, que continúan durante bastantes kilómetros, mientras vemos que el fondo del valle del Rin va acercándose a nosotros. En medio de él, está enclavado el pueblo de Disentis, o Mustér en su nombre alemán y, destacándose entre todos sus edificios, su enorme monasterio benedictino. Si desde su estación miramos hacia nuestra derecha, veremos otro valle que corre hacia el sur y que nos conduciría hacia la rampa sur de la línea del Gotardo. El nuevo túnel base del Gotardo, se está escavando desde hace años justo bajo nuestros pies.

## Trenes turísticos europeos



Desde la divisoria de aguas del Oberalp, estamos ya en el cantón de Grubünden, o de los Grisones. Las aguas recogidas por estas cuencas, ya no van hacia el Mediterráneo, sino al Mar del Norte. El río que llevamos a nuestra derecha es ya el Rin o, más bien, una de sus ramas, ya que este río está formado, en su nacimiento, por la rama Vorderrhein (o Rin anterior) que es la que acaba de nacer en el collado, y el Hinterrhein (Rin posterior) al que se unirá unos kilómetros más abajo, en Reichenau.

Sería muy difícil elegir entre los lugares de mayor belleza en Suiza. Sin embargo, y en mi particular opinión, el más bello correspondería a este cantón. Sus paisajes reflejan la típica estampa que cualquiera imaginamos al nombrar la parte alpina de este país.

Disfrutando de esta belleza, vamos descendiendo el valle del Rin que se ensancha en enormes laderas de prados justo antes de entrar en una zona muy característica y que sirve de motivo de promoción de este recorrido: las gargantas del Rin.

Por razones que los



## Trenes turísticos europeos

---

ingenieros conocerán, la carretera conserva la altura en la ladera norte y va descendiendo con dirección a Chur.

El tren, por el contrario, baja hasta el nivel del cauce del río y lo sigue bordeando por su orilla derecha. Ambos se van encajonando en un estrecho y espectacular desfiladero.

Se trata de las Gargantas del Rin, que la información turística compara con el Cañón del Colorado. Naturalmente, sólo en la espectacularidad de las formas y no en su extensión, mucho mayor la de aquel.

A la enorme altura de sus paredes, se añade la extraña característica de la roca que las forma. Ésta, es un conglomerado de piedra gris con extrañas formas redondeadas de gran belleza. El acceso a estas gargantas sólo puede hacerse por medio del tren y hay varias paradas muy utilizadas por la gran afluencia de gente que disfruta aquí de deportes de aventura.

A la salida del desfiladero, estamos ya en las cercanías de Reichenau, donde ambas ramas del Rin se juntan. Sobre un puente metálico que cruza la confluencia del Vorderrhein y del



Las Gargantas del Rin, desde el coche panorámico

Hinterrhein nos encaminamos ya hacia Chur, por un valle de parecidas características al del Ródano, en lo tocante a su anchura, a la llanura de su fondo y a su iluminación. La vía discurre recta al lado de la autopista y de la carretera normal.

Entramos ya en Chur bajo la enorme cubierta transparente con la que la estación fue dotada en la reforma efectuada hace algunos años.

Esta ciudad es la más antigua de Suiza. Como casi todas, posee una zona histórica muy acogedora y bella, en la que merece la pena pasar algún rato paseando por sus calles medievales y ver transcurrir el tiempo sentado en alguna de sus plazas, rodeadas de casas con

## Trenes turísticos europeos

---

fachadas restauradas escrupulosamente y con sus pinturas típicas como si se hubieran hecho la víspera.

En esta estación confluyen las líneas de los Réticos, en cuya red estamos circulando ya desde el Oberalp. Desde aquí salen los trenes del mítico recorrido del Albula, el Bernina Express, el tren de Davos y el que sube a la estación de esquí de Arosa.

Los aficionados al ferrocarril disfrutaremos con la contemplación de este maravilloso material rodante de color rojo y de decoraciones chillonas.

Igual que hicimos en Brig, el tren retrocederá hasta Reichenau para volver hacia el sur, en la dirección en la que el Vorderrhein ha salido a nuestro encuentro hace un rato. Remontamos



esa parte final del valle, hasta Thusis. Aquí confluye con el Hinterrhein otro pequeño río, que discurre por un valle del que cualquier aficionado al ferrocarril en el mundo conoce su nombre: el Albula. Desde esta confluencia, el tren va a ascender por una línea que sin duda nos acelerará el pulso a los mu-

chos aficionados que llenan el tren.

Tras un pequeño giro hacia el este, el tren llegará a Tiefencastel y, desde allí a Surava y Alvaneu, volviendo a girar al sur hacia uno de los míticos nombres de esta línea: Bergün.

Justo cuando emboca el valle, llegamos al viaducto ferroviario más famoso del mundo, probablemente: el Landwasserviadukt, o viaducto del río Landwasser. Los que ya conocen la zona, o se han documentado, veremos que preparan sus cámaras y toman posesión de las ventanas que, lamentablemente, no pueden abrirse. Para los no iniciados, la megafonía anuncia la cercanía del puente. Al poco, atravesamos un viaducto anterior: el Schmittentobel. Éste es también una gran obra, en la que se utilizaron los mismos encofrados de los arcos. Sin embargo, su altura es menor y pasa desapercibido. Pero, ya desde allí, alcanzamos a ver a su hermano mayor entre las exclamaciones de los viajeros, en distintos y variados idiomas.

Lamentablemente, las fotos serán a través de los cristales y desde muy lejos porque, cuando estamos cerca, ya no se puede ver desde el tren.

La cosa tiene arreglo. Podremos venir expresamente a visitarlo y contemplarlo desde unos miradores a los que se llega en un corto paseo desde Filisur y, después, desde su base, a la que accederemos por carretera y con otro agradable paseo.

Para un aficionado, es imprescindible.

## Trenes turísticos europeos

---

Somos tragados por el túnel abierto en el acantilado donde termina el viaducto y, al salir a la luz, estamos ya en la estación de Filisur. Desde aquí, se puede continuar por la línea del Albula, que es la que seguiremos nosotros, o bien desviarse hacia Davos.

Tras Filisur, llegaremos a Bergün, que es la entrada del valle alto del Albula. Mirando por el



lado izquierdo, podemos ya ver sobre los preciosos prados, varias lazadas que la vía va haciendo para remontar la ladera. Al poco, nos hallamos ya sobre ellas y el tren comienza a seguir sus giros. Seguro que miraremos sorprendidos a la vía, intentando descubrir la cremallera, ya que no nos cabe en la cabeza que el tren pueda remontar ese desnivel sin su ayuda. Pero, ciertamente, lo hace por adherencia.

Al terminar esa ladera de prados, entramos ya en el primero de una sucesión de túneles y espirales con preciosos viaductos que nos trasladan de una ladera del angosto desfiladero a la otra, varias veces.

Al disfrute del trayecto ferroviario, se une el de un salvaje y estrecho valle, lleno de bosque, por cuyo fondo discurre el tortuoso torrente del Albula, que atravesamos varias veces.

En un tiempo que se nos hará cortísimo, alcanzamos la estación de Preda y nos detenemos justo delante del estrecho túnel por el que el tren salva



## Trenes turísticos europeos



Estación de Bergün

el puerto. La carretera, por el contrario, sigue subiendo por un salvaje y alto puerto hasta el collado. Volverá a encontrarse con el tren, ya en el valle de la Engadina.

El tramo del trazado con el que hemos disfrutado, entre Bergün y Preda, es de un alto valor y, de hecho, forma parte del Patrimonio Cultural de la Humanidad. Para un aficionado al tren, el valor es

todavía mayor. Por esa razón es muy recomendable recorrerlo a pie. Como ocurre en las rampas de la BLS, hay un camino perfectamente trazado paralelo a la vía, con numerosos carteles que informan de innumerables detalles de la construcción, en 1.910, de esta audaz obra. Si se sube hasta Preda en tren, se puede volver a Bergün por ese camino, disfrutando del salvaje paisaje de montaña abrupta, así como de la contemplación de los trenes que van cruzando los numerosos viaductos a un paso de nuestros ojos y nuestras cámaras.

Igual que dije del Landwasserviadkt, es imprescindible.

Tras el túnel, aparecemos en un paisaje radicalmente distinto. La Alta Engadina es un valle recto y abierto, muy soleado y donde se asentó desde hace años, uno de los centros de esquí más famosos del mundo: Sankt Moritz.

Desde la estación de Bever, tomamos ya dirección suroeste en busca de la meta de nuestro viaje que se encuentra a pocos kilómetros.

La última parada antes de nuestro término es Samedan. Desde el tren podemos ver el altipuerto cercano, donde aterrizan aviones ligeros que traen a esquiar o a disfrutar de vacaciones estivales, al turismo de alto nivel de esta zona. Desde aquí sale la carretera que, pasando por Pontresina, ganará el collado del Berninapaß y descenderá hacia Italia.



Viaducto en el Albula

## Trenes turísticos europeos



Nuestro tren, recorre los escasos kilómetros hasta Sankt Moritz, donde nuestro Glacier Express habrá terminado.

Seguro que jamás olvidaremos este recorrido pero, por si acaso, en el mismo edificio de viajeros, nos venderán un certificado firmado por el jefe de estación que acreditará nuestro viaje, en el idioma que elijamos.

Tal como decía, aunque el Glacier Express termina aquí, la

línea tiene una lógica continuidad que creo muy interesante, de forma similar a como hicimos en el principio, con la parte inicial del Gornergrat.

Se trata del descenso hasta la ciudad italiana de Tirano a través de un paisaje de belleza igual o superior a la de la parte norte que hemos remontado desde Chur.

Aquí estamos bajo el macizo del Bernina, con el Piz Bernina de 4.049 m y el Piz Palü de 3.901, respectivamente. Este macizo origina unos impresionantes glaciares de los que carece la parte norte y que dan a esta vertiente otra clase de belleza.

Si en vez de realizar el recorrido descrito hasta aquí, del Glacier Express, hemos venido hasta Chur directamente, podríamos tomar el Bernina Express que salva la barrera montañosa, comunicando Chur y Tirano, a través de la línea del Albula.

Si ya estamos en Sankt Moritz, podemos tomar el tren aquí, o bien en Pontresina, un lugar de turismo de montaña y esquí con parecido glamur que Sankt Moritz y del que lo separan tan sólo 8 kilómetros.



Si salimos desde Sankt Moritz, volveremos hasta Samedan para tomar desde allí el ramal que lleva hasta Pontresina e Italia.

Desde Pontresina, vamos ascendiendo muy paulatinamente la poca diferencia de altura que nos separa del gran collado del Berninapaß. En una zona de bosque, donde el trazado de la vía se vuelve bastante tortuoso para ir ganando altura, llegamos a Morteratsch. Las ventanas del lado derecho del tren nos

mostrarán un océano de glaciares que se descuelgan de las cimas del Piz Bernina y que parecen al alcance de nuestra mano.

## Trenes turísticos europeos

---



Tras ellos, sobrepasaremos ya definitivamente la altura de la vegetación arbórea y el horizonte se abrirá en un enorme vacío entre el macizo del Bernina y el Palü a nuestra derecha, y las cumbres menos salvajes de Diavolezza. Varias estaciones dejan en esta zona a los esquiadores que disfrutan en invierno de su deporte.

Poco a poco, nos vamos acercando al collado y, en un momento, alcanzamos la altura del Lago Bianco que llena completamente el gran collado del Berninapaß. El tren va bordeándolo con suaves curvas. El espectáculo del lago a nuestra derecha, con las cumbres y glaciares del Bernina sobre sus lechosas aguas, es impresionante.

Paramos en la estación Ospizio Bernina, que marca la cumbre de la ruta.

Desde aquí comenzaremos ya el descenso hacia Italia.

Antes de seguir la descripción del recorrido ferroviario, recomendaré una corta y cómoda excursión a pie, para disfrutar y apreciar mejor esta parte del recorrido.

Se trata del tramo entre Ospizio Bernina y la siguiente y famosa estación de Alp Grüm. Debido a que, desde el collado, la carretera y la vía siguen itinerarios muy alejados, sólo se podrá visitar estos tramos en tren. Pero, si vamos en tren, no tenemos el tiempo necesario para disfrutarlos como se merecen.

Por eso, puede valer la pena bajar del tren en Ospizio Bernina, a media mañana, y tomar el muy bien marcado camino que sigue al lado de la vía y por la orilla del lago. Desde el final del lago, el camino y la vía, toman el fuerte descenso y, a través de galerías, salvan las duras rampas hasta Alp Grüm. Esta preciosa estación de los Réticos tiene restaurante y terraza. Si el día es favorable, nada como una comida, pegados al andén, contemplando los glaciares del Palü y las composiciones que suben y bajan por el profundo valle hacia el sur, con el lago de Poschiavo en su fondo.

Después de reposar la comida y el café, podemos regresar a Ospizio Bernina en tren, o, mucho mejor, continuar el descenso hacia Tirano en otra de las numerosas composiciones que siguen circulando.

Desde Alp Grüm, el tren vuelve a sorprendernos con su capacidad de adherencia en un desnivel que, de no verlo, no lo creeríamos. Se tiene la impresión de que, de un momento a otro, va a perder agarre y nos vamos a precipitar hacia el lejano lago que tenemos a nuestros pies.

## Trenes turísticos europeos



Lazada tras lazada, ganamos por fin la orilla del lago y, enseguida, entramos en el pueblo de Poschiavo.

El entorno del lago y las montañas que lo rodean es de una gran belleza. Sin embargo, a partir de aquí, el paisaje se vuelve ya cada vez más de media montaña, con otro tipo de vegetación y la total ausencia de glaciares que han quedado muy arriba y

que ya no sirven de fondo desde este punto de observación.

Pero, aunque el paisaje ha perdido algo de su encanto, todavía queda un lugar de un exótico valor, sobre todo para los aficionados que, desde cualquier parte del mundo, podrían reconocerlo.

Unos kilómetros más abajo, llegamos a Brusio y, poco después de abandonar su estación, tenemos delante a su curioso viaducto, que, si lo viéramos reproducido en cualquier maqueta, pensaríamos que era un capricho de un aficionado, sin ningún parecido con la realidad. El tren hace una espiral circular perfecta y sale por la parte inferior a través de una de sus arcadas.

Es una curiosa forma de salvar un desnivel acusado en la menor distancia posible.



Tras Brusio, llegamos a Campocologno, frontera con Italia y, poco después, estaremos ya en Tirano. Aquí hay dos estaciones: una para la red de la FS y otra para los Réticos, que es a la que nosotros llegamos y desde la que volveremos a salir, si hemos de deshacer el recorrido.



## Trenes turísticos europeos

---

### Swiss Vapeur Parc

Le Bouveret es un pueblo suizo, cercano al límite fronterizo con Francia y justo al lado de la desembocadura del Ródano en el lago Lemán. No hay líneas de ferrocarril de interés turístico ni de recorridos espectaculares que lleguen a este lugar.



Sin embargo, es de gran interés para un aficionado a los trenes, dedicar unas horas a visitar un bonito espectáculo ferroviario.

Se trata de un parque de trenes tripulados, de dos anchos de vía: 7 y 1/4" y 5".

Además de un gran parque de material rodante, todo el espacio por donde circulan las composiciones está perfectamente decora-

do. Los trenes atraviesan puentes de celosía metálica y circulan por entre árboles y prados.



## Trenes turísticos europeos

---



## Trenes turísticos europeos

---

Además, el paisaje está salpicado con reproducciones a escala de diversos edificios emblemáticos de toda Suiza.

La circulación a pie por todo el parque se hace por caminos perfectamente enlosados que nos llevan de unas estaciones a otras, en las que podremos montar en los coches de viajeros y disfrutar viendo el manejo de las locomotoras, sobre todo si son de vapor.

Un sitio en el que seguro que pasaremos un buen rato, será el depósito de locomotoras donde se realiza su mantenimiento.



# Trenes turísticos europeos

## Semmeringbahn

El ferrocarril del Semmering se construyó en 1.854 y fue el primer ferrocarril de montaña de Europa de ancho estándar, dando lugar a la creación de una tecnología sobre el trazado y el material rodante inexistente hasta entonces.

Discurre entre la población de Mürzzuschlag y la de Gloggnitz a través del collado del



Semmering, cercano al pueblo del mismo nombre. Sin embargo, el recorrido con mayor interés turístico y ferroviario, es entre Mürzzuschlag y Payerbach-Reichenau.

Esta obra, de gran envergadura para una época tan temprana, pertenece al Patrimonio de la Humanidad de la Unesco.

La estación de Mürzzuschlag es grande, con bastante tráfico y muchos andenes. En la taquilla debemos pedir, expresamente, billete para el Semmeringbahn, ya que es un recorrido turístico, además de regular, frecuentado por los aficionados.

El trazado es de adherencia y, en su vertiente oeste, saliendo de Mürzzuschlag, va remontando el collado con una pendiente muy uniforme y relativamente suave.

En pocos minutos llegamos a la parte alta de la línea, que es la estación y pueblo de Semmering.

Desde la salida de esta estación, por un túnel, el trazado cambia de forma espectacularmente. La vertiente este del puerto, es mucho más complicada orográficamente. El tren realiza varias lazadas siguiendo las curvas de nivel más favorables, lo que le hace tomar innumerables curvas, en las que oímos chirriar las ruedas en su roce con los raíles.

## Trenes turísticos europeos



Autobús de la Post en Payerbach

Los túneles, aunque bastante cortos, son muy numerosos, así como los viaductos. Estos tienen el estilo imperante en las obras públicas de aquella época, combinando los sillares con ménsulas labradas en piedra.

La estación de Payerbach constituye un pequeño museo en sí misma. En las paredes exteriores que dan al andén, numerosos carteles con fotografías antiguas, informan de la construcción de la línea.

En sus alrededores, hay vehículos de todo tipo: una locomotora de vapor que operó en la línea, que data de 1.922, un autobús Steyr 480 de la Post, de 1.957, y dos góndolas de teleférico, una de ellas perteneciente al primero que funcionó en Austria. Además, una parte de la sección del viaducto Schwarzaviadukt, con parte del lecho de la vía, el pretil y las ménsulas que lo sustentan.

Tras disfrutar de todos estos pedazos de historia, se regresa a Mürzzuschlag, en otro de los trenes lanzadera que sirven la línea.

En Mürzzuschlag, justo al otro lado de la gran playa de vías, queda otra visita de gran interés: su museo ferroviario.

Entre mucho material de todo tipo, hay varias curiosas locomotoras a vapor de los tiempos de la inauguración y primeros años de la línea. Son de una arquitectura muy particular, con diseños adecuados para tan tortuoso trazado.

Además, una sección aparte, contiene una pequeña pero muy bien construida maqueta, en H0, del viaducto de Kalte Rinne, uno de los más famosos del tramo.



Locomotora del Semmering, Reihe 95 de 1.922



# Trenes turísticos europeos

---

## Mariazellerbahn

Si viajamos desde Salzburgo a Viena, pasaremos por Sankt Pölten, una pequeña ciudad bien comunicada con la capital por carretera y ferrocarril.

Además de estas líneas principales ferroviarias, hay un enlace con el pueblo de peregrinación religiosa de Mariazell, a unos 70 km al sur.

Es un ferrocarril de montaña, de vía estrecha, de gran interés para nosotros.

Se inauguró en el año 1.907 y fue electrificado 4 años más tarde.

Los 600 metros de desnivel entre Mariazell y St. Pölten, separados 73 km por carretera, son recorridos por un tortuoso trazado.



Todo el recorrido se hace a través de interminables bosques que, en sus escasos claros, podemos apreciar hasta donde alcanza nuestro horizonte.

Saliendo de Mariazell, el tren comienza su descenso por un tortuoso trazado, lleno de curvas, trincheras, cortos túneles y muchos muros de mampostería que sirven de sujeción a la vía.

Los tramos más espectaculares están a su paso por Ellbogen, Buchberg y Laubenbach.

Si vamos fijándonos en las montañas que nos rodean, observaremos que aparecen por ambos lados de nuestro tren, alternativamente.

Para salvar el fuerte desnivel sin recurrir a la cremallera, el trazado hace aquí dos enormes lazadas cambiando su dirección norte por la sur y volviendo de nuevo hacia el norte, con dirección a su destino en Sankt Pölten.

A lo largo de todo el recorrido haremos muchas paradas en las pequeñas y tranquilas estaciones de los pueblos cercanos, donde nos detendremos para cruzarnos con las composiciones que suben hacia Mariazell.

Poco a poco, el trazado va haciéndose más fácil y nos acercamos a St. Pölten.

## Trenes turísticos europeos

---

Viena queda a poco más de 60 kilómetros. Si queremos ir hasta allí, tendremos que cambiar a uno de los muchos trenes modernos de la ÖBB que la enlazan, dejando el de vía estrecha que nos ha traído hasta aquí.



# Trenes turísticos europeos

## HSB GmbH Harzer Schmalspurbahnen



Estación de Wernigerode

La región alemana del Harz, es una zona montañosa con explotaciones mineras desde muy antiguo. Su montaña más alta es el Broken, lugar con abundantes leyendas de brujería.

Durante la época en la que Alemania ha estado dividida, esta zona perteneció a la DDR. El monte Broken constituía un centro de alto secreto, muy vigilado por la policía y de acceso muy restringido.

Los pueblos de la zona estaban comunicados por ferrocarril que, por la precariedad económica de los últimos tiempos del sistema comunista, no fue modernizado y permaneció con el material rodante de décadas anteriores, con tracción vapor.

Con la unificación, las autoridades tuvieron el acierto y la perspicacia de valorar el atractivo turístico de esta red, única en Europa.



Ciertamente, en el continente podemos encontrar numerosos trenes turísticos a vapor, incluso de mayor antigüedad que éste. Pero son trenes conservados exclusivamente con ese fin y que, generalmente, hacen recorridos muy cortos y de frecuencias bajas.

Por el contrario, la red del

## Trenes turísticos europeos

---

Harz permanece funcional, exactamente igual que lo hacía en los años 50, siendo utilizada con regularidad por los habitantes de la zona.

Naturalmente, el material ha sido perfectamente puesto a punto, y con él, las estaciones, edificios administrativos, talleres y depósitos de locomotora.

Esto ha convertido a esa línea en un lugar de peregrinaje de los aficionados europeos al ferrocarril.

La línea principal une las poblaciones de Wernigerode y Nordhausen. Para los aficionados, el interés estará en subir desde cualquiera de estas dos localidades hasta la estación Drei Annen Hohne situada en el collado que salva la barrera montañosa entre ambas.

Desde allí, continuar hasta la cima del Broken en una dura rampa en la que la jadeante locomotora a vapor ha de emplearse al máximo.

A Wernigerode, extremo norte de la línea, llegan los trenes regulares de la Deutsche Bahn. Justo al lado de la estación, hay otra con el logo de la HSB, que es la que a nosotros nos interesa.

Sus pequeñas instalaciones administrativas incluyen las taquillas y abundantes carteles y estanterías con folletos, con toda la información relativa a la red de vapor.



Elegiremos nuestro tren en el Fahrplan y compraremos el billete. El tiempo de espera que necesitemos, lo disfrutaremos enormemente, paseando por la estación y, sobre todo, acercándonos a los depósitos e instalaciones de mantenimiento, que están operativas como cuando este medio de transporte estaba en plena vigencia.

La maniobra de enganche de nuestra locomotora será seguida por innumerables aficionados que llenarán sus tarjetas de imágenes. El material rodante, tanto el remolcado como el de tracción, está en perfecto estado de mantenimiento.

## Trenes turísticos europeos

---

El personal, la mayoría femenino, viste sus impecables uniformes y hacen su trabajo con los usos y costumbres propios de aquellas épocas doradas del vapor. Incluso veremos golpear las ruedas con el largo martillo de comprobación y nos picarán el billete con la tenacilla.

Con puntualidad germana, nuestro tren saldrá de la estación a través del casco urbano del precioso pueblo de Wernigerode, atravesando calles protegidas por barreras, y se adentrará en el frondoso bosque de estas montañas de media altura.

Enseguida comienza la ascensión al collado, mediante numerosas curvas y lazadas que le hacen ir ganando la altura trabajosamente. Nuestro horizonte está absolutamente lleno de bosque sin núcleos urbanos a la vista, ni ninguna referencia del punto de destino de nuestro tren, ya que la cima del Broken está todavía parcialmente oculta por el collado de Drei Annen Hohne.

El estrecho radio de las curvas hace chirriar las ruedas en lo que a los aficionados nos parece una sinfonía, cuyo ritmo lo marca el traqueteo del carril discontinuo.

Por fin, ganamos la estación y el tren hace una parada.

Desde este collado, la línea normal descenderá con dirección a Nordhausen. El aficionado al ferrocarril, sin duda habrá elegido el trayecto que termina en la cima del Broken, que se toma desde aquí en una bifurcación.

Por esa razón, en el tren sólo quedarán turistas y, de ellos, la mayor parte aficionados, que no paramos de disparar nuestras cámaras desde las ventanas, aprovechando las cerradas curvas en las que podemos encuadrar parte de la composición con la locomotora en cabeza.



**Cima del Broken**

Los coches son de la época de los balconillos con las tambaleantes plataformas entre ellos. Todo eso es disfrutado por los pasajeros y, además, por los numerosos fotógrafos que acechan el paso del tren desde el suelo.

Con esfuerzo, ganamos otro collado superior y, desde él, tenemos ya a la vista la cima del Broken, a bastante altura todavía sobre nuestras cabezas.

## Trenes turísticos europeos

---

El bosque va haciéndose más claro cada vez, hasta que salimos completamente de él, accediendo a un cono cimero pedregoso y sin vegetación.

Da la impresión de que, en ese terreno abrupto, el tren se detendrá y tendremos que terminar el recorrido a pie, hasta la cima.

Sin embargo, en una dura rampa, que hace jadear del esfuerzo a nuestra locomotora, la vía va rodeando la cima hasta completar casi 360º y dejarnos en la planicie de la cumbre.

Es una gran llanura que contiene la estación y unos edificios que fueron usados por la policía estatal de la Deutsche Demokratische Republik, o DDR, en aquellos oscuros años.

Se ha añadido uno moderno de metal y cristal, que contiene información sobre el ferrocarril y sobre la triste historia de este lugar, desde el final de la II Guerra hasta la unificación.

Además, hay una zona empedrada, con indicadores de la distancia y la dirección en la que se encuentran las capitales más lejanas del planeta.

Cuando hayamos disfrutado con la contemplación del inmenso horizonte que domina esta cima y nos hayamos documentado con la información que se nos ofrece, otro tren nos devolverá al valle.



# Trenes turísticos europeos

## Flåmsbana o Tren de Flåm

El pueblo de Flåm, se encuentra en el fondo del fiordo de Aurland, en Noruega. Como muchos de los lugares de esa escarpada costa, es un núcleo de población enclavado en una estrecha zona llana entre macizos montañosos y las aguas del fiordo.

El lugar está escasamente poblado y, la mayoría de las edificaciones que vemos, son hoteles y albergues de turismo.

La carretera que nos ha traído hasta aquí, si hemos venido en coche, nos ha hecho atravesar el túnel de carretera más largo mundo, el Lærdalstunnelen, de 25 interminables kilómetros. Su travesía se hace tan monótona que han considerado necesario excavar, cada varios kilómetros, unas enormes salas en las que ensanchan el túnel durante unos 100 metros, con unas decorativas iluminaciones en el techo de roca para distraer a los conductores.

Al salir del túnel, estamos en Flåm. Si seguimos con dirección al único horizonte abierto que vemos, llegaremos al puerto, donde, sin duda, habrá más de un barco de crucero de los circulan a cientos por estos fiordos.

Casi al borde del agua, llega la vía del ferrocarril que venimos a visitar.

La estación está en los mismos muelles y, además de las taquillas y salas de espera, contiene un museo sobre la línea y su construcción.



Muelle y estación de Flåm

Éste es el ferrocarril de adherencia y ancho normal, con mayor inclinación de mundo. Nada menos que un 55%. Enlaza el pueblo de Flåm con la estación de Myrdal en las líneas que llevan a Bergen y Oslo.

Ese enlace comporta salvar, en 20 kilómetros, el tremendo desnivel de 860 metros entre el nivel del mar y Myrdal, encaramada sobre las paredes de

un enorme circo de montaña que el tren debe ganar con varias imponentes lazadas en sus laderas.

Su construcción vino a llenar las necesidades de abastecimiento de los fiordos y hoy día cumple fundamentalmente fines turísticos y tiene el atractivo suficiente para ser visitado por la enorme afluencia que llega a este precioso país.

Es interesante, antes de realizar el recorrido, adentrarnos en coche hacia el fondo del valle que remonta el tren. Cercana a la vía, corre una pista sin pavimentar y de no mucha anchura. Lo agreste del terreno y su soledad, pueden hacernos dudar, en muchos momentos, sobre la conveniencia de recorrerla. Sin embargo, no plantea ninguna dificultad, siempre y cuando lo

## Trenes turísticos europeos

---

hagamos con la lentitud que requieren el trazado y, sobre todo, la tranquila y cuidada naturaleza que nos rodea.

Podremos así disfrutar del paso del tren y esperarlo tras alguna barrera. Sin embargo, no podremos llegar hasta donde él lo hace.



**Circo y galerías de protección del tren**

Al cabo de algunos kilómetros, las paredes del circo nos impedirán el paso, a menos que nuestro vehículo sea de todo terreno. Desde aquí, veremos las galerías que el tren debe surcar en varias lazadas, para ganar la estación que está en la meseta que culmina este circo. De esas paredes que tenemos delante, caen varias cascadas hasta el torrente que hemos venido bordeando desde Flåm.

El recorrido en tren abandona Flåm y remonta ese valle. Cuando llega al circo, entra en sucesivos túneles que nos impiden ver el paisaje, salvo cuando el túnel se transforma en galería. Por entre los pilares que las sustentan, podemos ver el valle que, en cada travesía se ha vuelto más profundo.

La pendiente que podemos apreciar y la altura sobre el valle, en una pared prácticamente vertical, son un espectáculo sobrecogedor.

Cuando hemos ganado la casi totalidad del desnivel, el tren hace una parada, sin otro fin que el turístico.

Estamos en la cascada de Kjosfossen.

Nos apeamos por el lado izquierdo y accedemos a una plataforma que está construida sobre un impetuoso torrente, que alimenta a las cascadas que se desploman por el circo que acabamos de ascender.

## Trenes turísticos europeos



## Trenes turísticos europeos

---

Nos anuncian que vamos a presenciar un espectáculo y todos escudriñamos las riberas de ese torrente de aguas blancas y ruidosas que pasa bajo nuestros pies.

Enseguida, aparece una mujer vestida de valquiria que danza al compás de la música que sale de una megafonía. Lo cierto es que se podría prescindir de este espectáculo, que tiene bastante de kitsch u hortera.

De nuevo en el tren, en pocos minutos estamos ya sobre la meseta de páramos que culmina todos estos macizos, con escasa o nula vegetación.

Sobre ella, y en medio de ninguna parte, está la estación de Myrdal, donde nuestro tren enlaza con la NSB Norges Statsbaner AS, red noruega de ferrocarril.



# Trenes turísticos europeos

---

Las breves reseñas de esta relación, no tienen ningún derecho de autoría, y sólo están elaboradas con el deseo de que puedan servir de acicate a aficionados y no aficionados al ferrocarril, para visitar los extraordinarios lugares que describen, en los que operan estos trenes.

Sin embargo, ruego que no sea modificada ni difundida sin comunicación expresa.

Manolo Grasa  
3 de Febrero de 2.013