

Un vistazo a Escandinavia (I)

Texto: E. B. Freire

En este artículo os proponemos un viaje a algunos de los países que componen el conjunto, a veces poco definido, que se conoce como Escandinavia. Por supuesto el tren aparecerá como referencia constante: podrá ser el medio de transporte principal de nuestro viaje en algunos casos, o bien una serie de recorridos puntuales, que podríamos llamar "de ida y vuelta" (adecuados para ir básicamente por carretera). En definitiva, intentamos que os sirva como complemento de las innumerables guías turísticas, que generalmente hacen pocas referencias al tren (en el mejor de los casos), aunque no se trata de una recopilación exhaustiva del tren en estos países.

No iría mal que, si no llevamos diccionario, las guías de viaje tengan un pequeño vocabulario: saber cómo se escriben los días de la semana, por ejemplo, nos será muy útil cuando tengamos que saber los horarios de los trenes y lo único que encontremos sea un cartel. Cuando haya alguien que nos pueda atender, el inglés nos será muy útil, ya que casi todos lo hablan. De todas formas no está de más preguntar si hablan español (si tenemos suerte, sobretodo en Noruega, encontraremos gente que al menos lo entienda).

Se puede adquirir la tarjeta Nordturst, con la que los viajes en tren por los Países Nórdicos resultan más baratos.

Una vieja locomotora de vapor cruza los bosques daneses.

[IIF]
1413

Además, el nuevo "Scan Rail Pass" ofrece el viaje en tren llamado "vaya-como-guste" en los Países Nórdicos, que es válido en trenes a través de toda Dinamarca, Suecia, Noruega y Finlandia. El pase está disponible en 1ª y 2ª clase y en tres categorías diferentes. La opción más flexible proporciona viajes ilimitados en un mes y puede costar unas 50.000 pesetas en 2ª clase. También se pueden obtener tarjetas que ofrecen viajar 5 días, dentro de un período de 15 días, o viajes de 10 días dentro de un período de un mes. El pase Scan Rail también proporciona descuentos en algunos servicios de agencias de transportes independientes, en rutas de transbordador y en algunos hoteles seleccionados.

Nuestro viaje se centrará en Suecia y Noruega, aunque también haremos alguna parada en Dinamarca. De hecho, nuestra entrada a Escandinavia se produce por Dinamarca.

El Nordsjællands Veteranjernbane entre Fredensborg y Humlebæk.



El Tren Regional de DSB (Foto: DSB).

En la isla de Fionia encontraremos el Museo DSB del Ferrocarril en Odense, donde podremos dar una ojeada a la historia del ferrocarril desde 1844. Nos introduciremos en una atmósfera ferroviaria, encontrando enormes locomotoras de vapor (una de ellas es de 1868), vagones de mercancías y coches de pasajeros, un tren expreso de 1935, trenes en miniatura, una gran maqueta y audiovisuales.

También podemos disfrutar de un paseo en el ferrocarril veterano Mariager - Handest, en la península de Jutlandia, o en el que encontraremos en Nysted, en la isla de Lolland.

O podemos subir en el "Nordsjællands Veteranjernbane" entre Fredensborg y Humlebæk, al Norte de Copenhague, en la isla de Seelandia, "Sjælland" en danés.

Pero donde más podremos disfrutar del tren, y en particular del tren a vapor, será en Suecia, nuestro siguiente destino.○



La maqueta a escala en el Museo del Ferrocarril de Odense. Desde el exterior del Museo podemos ver una de las locomotoras a vapor.



Interior del Museo Danés de la Técnica (Foto: Trojaborg).



Recorrido Mariager - Handest a vapor.



En Nysted veremos esta magnífica y antigua locomotora de vapor.



Interior del Tren Regional de DSB (Foto: DSB Photo Archive).



Esquema del interior del Tren Regional de DSB.



En este dibujo de la época podemos apreciar la estación de Copenhague en 1849.



El ferrocarril de Dinamarca en 1885.



En los vagones podemos apreciar la popularidad de la bicicleta.



Viajar en tren por Dinamarca siempre ha sido un placer.



El espacioso interior de la estación de Copenhague (Foto: DSB Photo Archive).



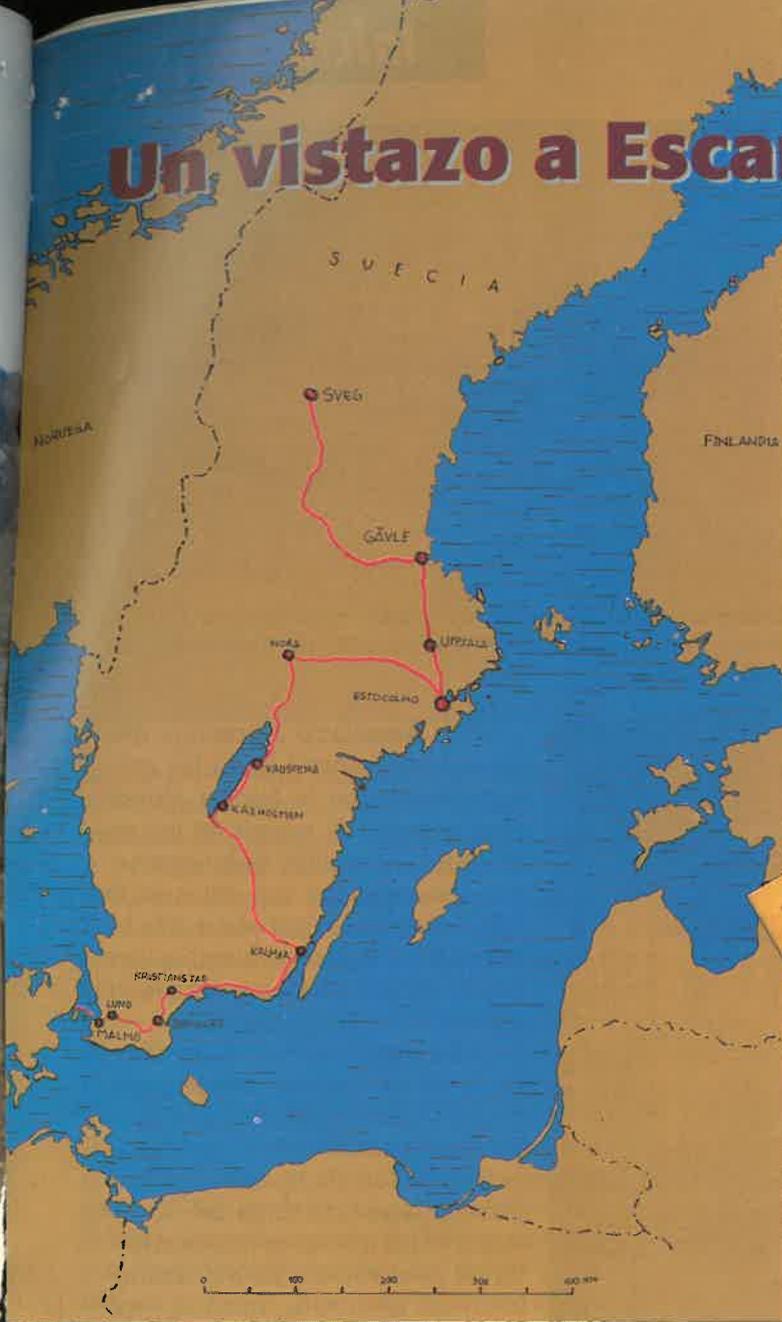
Una vista de la estación de Copenhague (Foto: DSB Photo Archive).



El viejo Iberia-Expreso, uno de los trenes con mayor solera, procedente de Salamanca, con destino a Irún y Bilbao, poco después de abandonar la estación de Pancorbo, y a punto de adentrarse en el desfiladero.

Un vistazo a Escandinavia (II)

Texto:
E.B. Freire

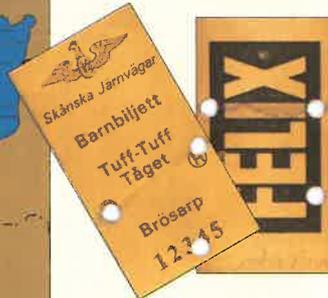


La "Stor Torget" o Plaza Grande de Malmö, uno de los puntos de llegada a Suecia, con el Ayuntamiento.

SUECIA: DEL TREN VETERANO A LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS

Tras las pinceladas en territorio danés del número anterior, veamos qué nos ofrece Suecia. Tomemos el transbordador desde Dragør para llegar a Malmö, en la península de Escania ("Skåne"), en el extremo Sur del país.

Desde allí hacemos nuestra primera parada en Lund, donde podemos hospedarnos (o, como mínimo, curiosar) en el original albergue juvenil llamado "Tåget", "El Tren". Se trata de vagones ferroviarios donde podremos dormir sin preocuparnos por pasarnos de estación... Los vagones son viejos coches-cama con mantas de SJ (los Ferrocarriles Estatales suecos) en las literas.



Los billetes del viejo ferrocarril de Brösarp tienen el mismo aspecto que antaño.

Éste es el recorrido que hacemos en esta parte de nuestro viaje.

SOVVAGN GLIMMINGEHUS	SOVVAGN MÄRBACKA	SOVVAGN NILS HÖLGERSON	HYGIENVAGN	RECEPTION OCH ENTRE	CAFÉ VÄGNEN
-------------------------	---------------------	---------------------------	------------	------------------------	-------------

STF VANDRARHET TÅGET Vävareg. 22, 222 37 LUND, SWEDEN ☎ 046-14 28 20

BIENVENIDOS AL ALBERGUE EL TREN

- El tren que ha llegado a Lund para quedarse -

Además de las condiciones generales de la unión de Turismo Sueca que se encuentran en la entrada, rige lo siguiente:

Horario:
La recepción está abierta entre las 8.⁰⁰ y las 10.⁰⁰ hs. y entre las 16.⁰⁰ y las 20.⁰⁰ hs. Todos los que no han reservado la noche siguiente deben haber limpiado y dejado su compartimiento y El Tren a las 10.⁰⁰ hs.
Desayuno 7.⁰⁰ - 9.⁰⁰ hs.
Silencio nocturno 23.⁰⁰ - 6.⁰⁰ hs.

Servicio de cocina:
No se puede cocinar por falta de espacio. Puedes comer en el albergue lo que compras fuera. Hay nevera a disposición en el cuartito de ping-pong.

Duchas:
Por una moneda de una corona en el automático. Aprieta el botón de la ducha, y sale agua caliente durante unos 10 segundos, apríata otra vez, etc. El tiempo total es de cerca 2 minutos.

Que tengas un día grato en Lund!

Éste es el folleto (¡en castellano!) que nos darán en el albergue.



Situación del recorrido de la línea Brösarp-S:t. Olof.

Aunque no estén en funcionamiento, podemos admirar las viejas locomotoras en la estación de Brösarp...

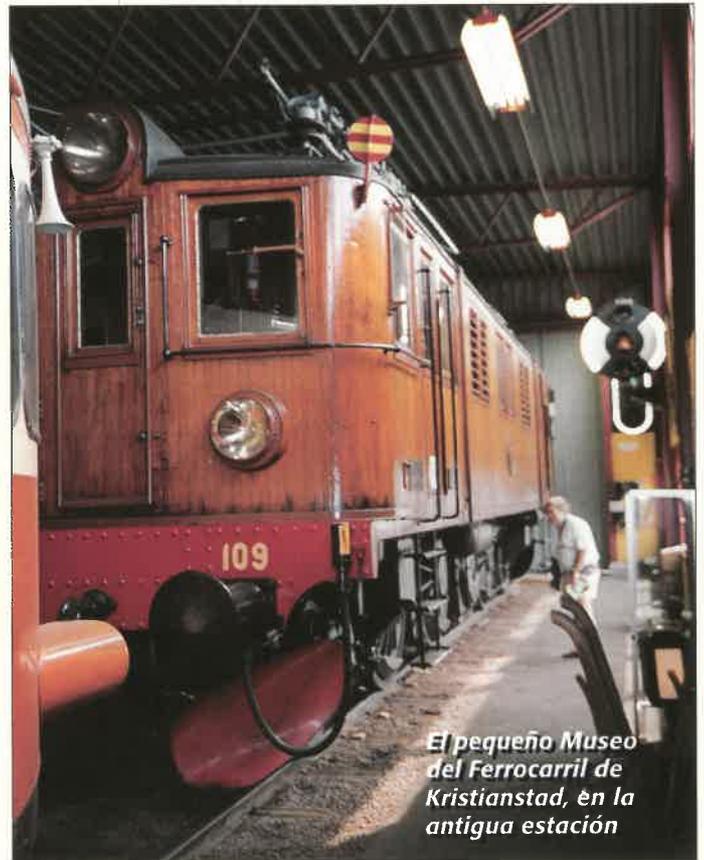


Uno de los viejos trenes de la línea Brösarp-S:t. Olof en su recorrido por el paisaje del sur de Suecia.

Se pueden unir dos "habitaciones" si hay grupos numerosos. El tren consta de tres coches-cama, una "sala de juegos" (con mesas de ping-pong), el vagón de recepción y un vagón café.

Es un lugar muy recomendable, sobretodo para grupos de jóvenes. Aunque sólo vayamos a curiosear, el "repcionista" os atenderá muy bien (aunque en inglés) y no os preocupéis si os habéis dejado la cámara en el coche, porque podéis pedirle fotos del albergue. Un detalle: encontraremos los folletos de información del albergue en castellano!! Podemos llegar por un sendero desde la estación. Si queréis poneros en contacto con el albergue, los datos son: STF Vandrarhem Tåget, Vävaregatan 14 - 22, 222 37 LUND, SWEDEN; Tel. 046-14 28 20.

Una vez hemos curioseado o descansado en el albergue, vamos a la estación de Brösarp, entre Ystad, al Sur, y Kristianstad. Pero cuidado porque la estación no está en el pueblo de Brösarp. La estación de Brösarp está al Norte del pueblo y se llega desde la carretera 19, que va de Ystad a Kristianstad. Un pequeño cartel indica el desvío un poco al Norte del pueblo. Allí podemos subir al antiguo ferrocarril de vapor Brösarps Station - S:t Olofs Station ("S:t" es la abreviatura sueca de "San"). Funciona aproximadamente de 11 a 16 horas en verano y no todos los días de la semana. La línea tiene más de 90 años de historia. El ferrocarril Brösarp - S:t Olof empezó como YBJ, Ystad - Brösarp Järnväg ("Järnväg" significa "Ferrocarril"), y se abrió al tráfico en 1901. La línea pasó a ser de SJ y, finalmente, el verano de 1971 empezó el tráfico de trenes de museo, de Skånska Järnvägar, en la línea. Aunque no esté en funcionamiento el día que lleguemos, podremos ver



El pequeño Museo del Ferrocarril de Kristianstad, en la antigua estación



... o subir a los trenes estacionados ante la estación, como ha hecho este aficionado al tren.



La estación de SJ en Kristianstand.



línea Vadstena - Ödeshög (WÖJ o FWÖJ). En 1919 FWÖJ dejó paso a MÖJ (Mellersta Österjötlands Järnvägar) y la línea Vadstena - Fågelsta se electrificó. En 1921 funcionó el primer tren eléctrico entre Linköping y Vadstena. En 1950 pasó a ser de SJ, y hasta 1984 no empezó el tráfico de piezas de museo. En un principio acababa en Aska, pero a partir de 1988 se hizo todo el tramo hasta Fågelsta. Sólo hay tráfico desde Mayo hasta Agosto, y no cada día. El viaje tarda unos 80 minutos, ida y vuelta.

Antes de ir a Estocolmo nos desviamos para ver el Ferrocarril Veterano de Nora, al Norte de Örebro. Se puede llegar en tren hasta Örebro y allí coger un autobús a Nora. Desde Nora podemos elegir dos recorridos: Nora - Ervalla, la línea de ferrocarril de vía normal para pasajeros más vieja de Suecia, de 1856, que recorre 18 Km.; y Nora - Perhyttan, de 5 Km de largo. Dentro del primer recorrido, en Järle, podemos encontrar la estación ferroviaria más vieja de Suecia, construida en 1854, ahora restaurada. Hay 11 locomotoras de vapor (la más vieja de 1873), locomotoras diesel, y material de vía estrecha de 802 mm. con una locomotora de vapor y vagones.



Una vieja foto de la estación de Nora...

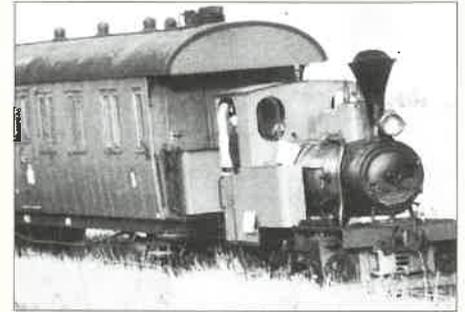


La estación de Järle, la más vieja de Suecia, en la línea de Nora.

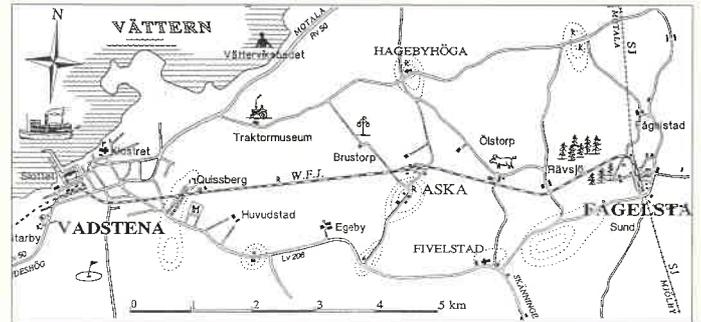
Una vieja foto de la línea de Nora.

Al visitar Estocolmo, no podemos resistir la tentación de hacer una visita a la estación, donde es posible ver el tren más moderno de Suecia: el X2000.

En nuestro camino hacia el Norte, paramos en Uppsala. Allí encontramos la línea de ferrocarril Uppsala - Lena. Se trata de un tren de vía estrecha con locomotora de vapor. Parte de la estación Uppsala Östra, tras la estación principal de SJ. Parece una vieja estación abandonada. La única información que seguramente encontraremos serán carteles con los días y horarios (por supuesto, en sueco...) ya que en



Trenes del "museo vivo" de la línea Wadstena Fogelsta.



Plano de la línea Wadstena-Fogelsta.



... la misma locomotora en la actualidad.



El característico Ayuntamiento de Estocolmo.



La vieja locomotora se pone a punto para el viaje desde Uppsala hasta Lena.



El tren de vía estrecha de la línea Uppsala-Lena parte como lo hizo años atrás.



Una vista de la catedral de Uppsala.



Un pequeño bar de Uppsala a cuyo anterior dueño debió gustarle Barcelona.



Los originales billetes de entrada al museo de Gävle, simulando los de los viejos trenes.



Una de las viejas locomotoras de vapor en el museo de Gävle.



El interior de uno de los lujosos vagones, en el museo de Gävle.



En el museo de Gävle, los "pasajeros" han quedado congelados en el tiempo como las propias locomotoras.

la estación central, de SJ, no podrán proporcionarnos información (aunque podemos intentarlo).

Un lugar que no nos podemos perder es el Sveriges Järnvägsmuseum (el Museo del Ferrocarril Sueco) de Gävle. Es un museo que repasa la historia de los ferrocarriles suecos: además de ver y subir a los vagones y locomotoras, el museo nos ilustra sobre siglo y medio de historia del ferrocarril. Suecia tiene una de las mejores colecciones de locomotoras,

con máquinas únicas, del siglo XIX, hechas en Gran Bretaña y Suecia.

En la entrada del museo hay una tienda donde podemos comprar (si el presupuesto nos lo permite...) pósters, libros, postales, juegos de cartas, verdaderos carteles de anuncio del recorrido del tren o trenes en miniatura (p. ej. el X2000, sin motor, de Heljan). Al entrar nos prestarán un catálogo con las explicaciones de lo que veremos dentro (aunque no lo tienen en castellano), que se devuelve al salir. Podemos aprovechar para comer algo en el vagón-restaurante.

La primera sala empieza mostrando una de las locomotoras suecas más antiguas, la Fryckstad, de 1855, que no superaba los 25 Km/h., y vamos avanzando en la historia, hasta llegar a los más actuales trenes que alcanzan los 400 Km/h.

Podemos ver desde vagones para reyes, como el espléndido coche-cama privado de la Reina Sofía, construido en 1874 o el vagón de caza del Rey Carl XV, de 1859, hasta vagones-prisión. También hay una réplica perfecta de la locomotora "Novelty", que compitió contra la "Rocket" de George Stephenson en la histórica competición de locomotoras de Rainhill en 1829.

Hay monitores de televisión que nos transportarán en el tiempo y donde, por ejemplo, podremos ver cómo los suecos hacían el montaje de vías "prefabricadas". Hay objetos como billetes de tren, uniformes...

Una de las grandes locomotoras de vapor está seccionada para mostrar los recorridos del vapor. También podemos meternos en un foso de reparación, bajo otra gran locomotora de vapor.

Una de las salas tiene máquinas de video-juegos (donde, por supuesto, aparece un tren), trenes de juguete para niños, y una pequeña maqueta, para los no tan niños. En la última sala podemos ver los trenes más modernos (el X2000, por ejemplo), aunque esta vez en fotos, maquetas o esquemas de funcionamiento.

El Sveriges Järnvägsmuseum es un museo para toda la familia: los niños (y los no tan niños también) pueden subir y bajar de las grandes locomotoras y, en el exterior del museo, dar una vuelta en el minitrén.

Después de disfrutar de esta maravillosa visita, seguiremos nuestro camino hasta Sveg (hacia el Norte, por el centro del país). Una vez allí, nos dirigimos a la estación, donde veremos expuesta la última locomotora de la línea Sveg - Hede. Una verdadera pieza de museo.



En la última sala del museo de Gävle vemos maquetas y esquemas de la aplicación a los trenes suecos de las últimas tecnologías.



Los niños también disfrutan en el museo de Gävle, así como en el minitrén que hay en el exterior.



La locomotora expuesta junto a la estación de Sveg, con el característico quitanieves.

En el próximo número seguiremos nuestro viaje hacia el norte de Suecia, donde el disfrute del tren se combinará con un cambio en el paisaje del país y, por supuesto, un descenso de las temperaturas...

Un vistazo a Escandinavia (III)

Texto: E.B. Freire

Seguimos en Suecia, y nos dirigimos hacia el Norte, donde encontraremos más oportunidades de disfrutar del tren.

LA LÍNEA INTERIOR

Si nos decidimos por hacer un buen viaje en tren, en Mora, junto al lago Siljan, antes de llegar a Sveg, podemos coger un tren que nos llevará hasta Gällivare, en el lejano Norte, más allá del Círculo Polar Ártico. Se trata del Inlandsbanan (la Línea Interior). Dentro de esta línea se puede optar por el llamado Vildmarkståget, con un tramo más corto: desde Östersund (siguiendo al Norte en nuestra ruta desde Sveg) hasta Arvidsjaur (antes de llegar al Círculo Polar Ártico). La Línea Interior de Suecia viaja por algunas de las áreas más remotas y naturales.

La Inlandsbanan recorre más de 1000 Kms. atravesando el corazón del Norte de Suecia, desde Mora, al Sur, hasta Gällivare, en el lejano Norte. En esta línea el servicio es lento (unas 14 horas de Östersund a Gällivare) de forma que podemos recrearnos en el maravilloso paisaje. Nos lleva a las partes menos pobladas de Suecia, subiendo a algunos de los últimos montes salvajes que quedan en Europa. A lo largo del camino, lo que seguro encontraremos en la Inlandsbanan es una variedad constante de paisajes y de posibles actividades. Podremos disfrutar de frondosos bosques de abedules, pinos y abetos, de algunos de los mejores lagos suecos o de los pocos ríos que aún quedan intactos en Suecia.

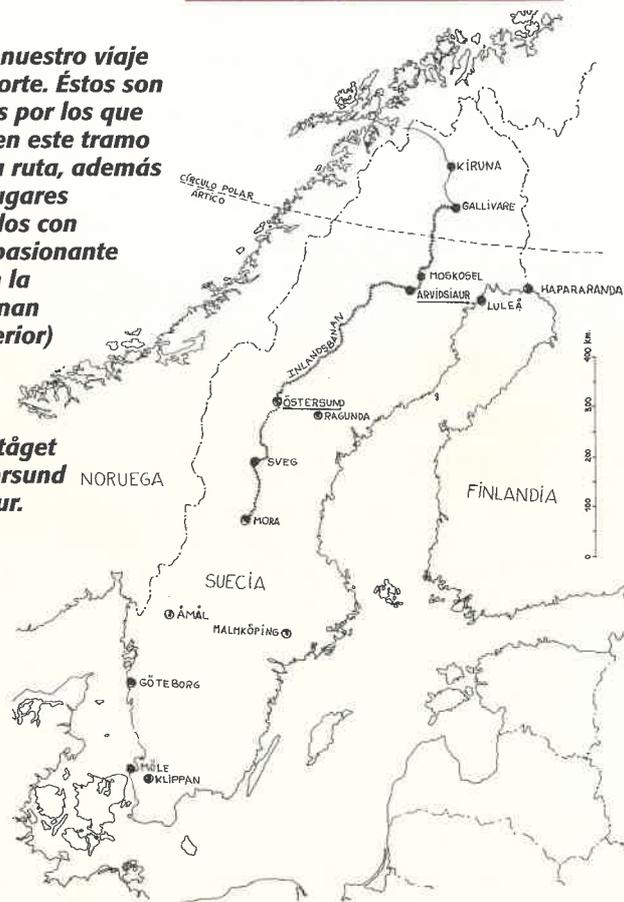
Como he comentado antes, también hay la posibilidad de viajar con lujo en el recién introducido Vildmarkståget, o Wilderness Express en inglés (algo así como el Expreso del Monte), donde el viaje a las tierras del Sol de Medianoche (en verano) y las Auroras Boreales (en invierno) se hace más cómodo e interesante. Se viaja en confortable material rodante de los años 30 y podremos disfrutar de las deliciosas especialidades gastronómicas de la Escandinavia del Norte.

Antes de 1993, en la Línea Interior sólo había tráfico de los "autobuses ferroviarios" (Rälsbussen, en sueco), que aún funcionan por toda la Línea Interior diariamente. Ahora, además, en el Vildmarkståget podemos elegir entre primera o segunda clase con un excelente coche-restaurante, donde podemos probar las especialidades de la zona, como salmón sazonado, filete de alce, reno con salsa de setas o pasteles de arándanos de postre; también hay un café y bar. La nueva línea del Wilderness Express cubre el tramo desde Östersund a Arvidsjaur tres días por semana.

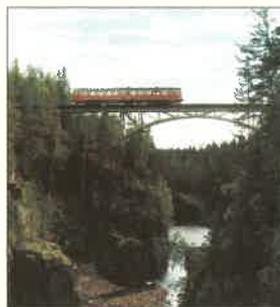
En la Línea Interior, tanto el Wilderness Express como los "autobuses ferroviarios", nos llevarán a la velocidad justa, relajada y confortablemente, lejos de todas partes. Podremos salir y recoger frutos silvestres, o pescar un salmón, y luego subir al tren de nuevo. Podemos embarcarnos en emocionantes aventuras o simplemente tomar un tentempié al aire libre en una de las muchas estaciones; nosotros decidimos. Cada tren dispone de guías de viaje multilingües.

Viajando

Seguimos nuestro viaje hacia el Norte. Éstos son los lugares por los que pasamos en este tramo de nuestra ruta, además de otros lugares relacionados con nuestra apasionante afición. En la Inlandsbanan (Línea Interior) podemos optar por el Vildmarkståget entre Östersund y Arvidsjaur.



A la aventura con el Vildmarkståget.



El "autobús ferroviario" nos sumerge en la parte más salvaje de Suecia.



El interior de los "autobuses ferroviarios".



El "autobús ferroviario" en su viaje por Laponia.



Una locomotora de vapor del Vildmarkståget con su característico "quitanieves".

En Arvidsjaur, las locomotoras del Vildmarkståget llegan al final de su recorrido y se preparan para volver.



En este caso una locomotora diesel nos conduce por la naturaleza salvaje de Suecia.



VildmarksTåget PÅ INLANDSBANAN

El lujoso tren Wilderness va y viene entre Östersund y Arvidsjaur desde el 27 de Junio al 21 de Agosto. El confortable "autobús ferroviario" recorre todo el camino desde Mora a Gällivare desde el 11 de Junio al 28 de Agosto.

Con la Tarjeta de la Inlandsbanan podemos viajar cuanto queramos durante 14 días en la Línea Interior a un precio más económico y cambiar de tren libremente entre la segunda clase del tren Vildmarkståget y el "autobús ferroviario". Los pases "Scan Rail", "Eurail" e "InterRail" proporcionan un 50% de descuento. También se pueden fijar paquetes especiales junto con el Vildmarkståget. Por ejemplo, podemos pasar 5 días explorando la Laponia y practicar "rafting", o hacer un safari de 7 días en el Círculo Ártico; hay paquetes de excursiones disponibles para aquéllos que quieran una gran gama de experiencias: "Aventura" en Amarnäs, "Excursión gastronómica", "Sentirse Bien" en Saxnäs... Y si queremos experimentar aún más, podemos combinar una excursión con más viajes por nuestra cuenta.

En el camino hacia Gällivare podemos parar en Moskosel, un poco después de Arvidsjaur, y ver el pequeño Museo de Constructores del Ferrocarril, situado en el café de la estación. Es una pequeña colección de objetos y fotos sobre las vidas de los hombres que construyeron la Línea del Ferrocarril Interior.

Estos son los principales lugares y recorridos dentro de la ruta que os proponemos por Suecia. Pero si decidimos escoger otra ruta, también hay otros lugares a los que podemos echar un vistazo si los encontramos en nuestro camino:

- En Mölle, al Noroeste de Helsingborg, hay un jardín con viejos trenes en miniatura, una de las maquetas de paisaje más grandes de Europa, con 500 locomotoras y 3000 vagones.
- En Klippan, al Noreste de Helsingborg, hay un Museo del Ferrocarril.
- En Åmål, en la orilla Oeste del lago Vänern, también encontramos un Museo del Ferrocarril.
- Entre Östersund y Sundsvall está Ragunda, la estación de Hammarstrand, que alberga un Museo que cubre el período desde que la línea de ferrocarril fue construida en los años 1880.
- En Luleå, en la costa Este de Suecia, casi en la frontera con Finlandia, está el Museo del Ferrocarril Karlsvik.
- En Haparanda, también en la costa Este y ya rozando la frontera con Finlandia, podemos ver una de las mayores estaciones de ferrocarril de Suecia, construida en 1918; es la única conexión internacional de Suecia con el Este.

En Suecia, SJ coopera estrechamente con otras compa-

ñías ferroviarias y agencias de autobuses que funcionan en servicios regionales, ofreciendo una red de transportes coordinada que cubre 1000 poblaciones y ciudades por todo el país. Un precio global y un sólo billete cubre el viaje completo.

Con el "Norrlands Kortet" tenemos tren y autobús en media Suecia con un solo pase. El "Pase Norrland" nos permite componernos nuestro propio itinerario en el Norte de Suecia. Con este pase podemos viajar tanto como queramos durante 14 días en los trenes de SJ y en los coches Länstrafiken en la zona de Sundsvall y Ånge, hacia el Norte. El "Pase Norrland" se puede conseguir durante el período entre el 10 de Junio y el 21 de Agosto. Da derecho a otro gran número de descuentos y ofertas especiales, principalmente en la región de Norrland, pero también en algunas regiones de Noruega. SJ acepta los pases internacionales Inter-Rail, Eurail, Nord-turist, Scanrail y Rail Europ.

Para los aficionados al tranvía, podemos ir a Göteborg, en la costa Oeste, una ciudad de tranvías: más de 200 tranvías modernos ofrecen un eficiente servicio y en verano se ponen en funcionamiento tranvías antiguos, un museo rodante que nos lleva a un viaje al pasado en tranvía. La línea Lisebergslinjen hace salidas frecuentes desde la parada de la catedral hasta el divertido parque Liseberg. También hay excursiones turísticas guiadas que empiezan en el Centro de Información Turística en Kungssportsplatsen del 27 de Junio al 7 de Agosto.

En Malmköping, al Norte de Flen, entre Norrköping y Uppsala, podemos visitar un Museo de Tranvías, donde encontraremos tranvías de toda Suecia. Los vagones más viejos son de 1906 (y los más modernos tienen medio siglo). Los tranvías funcionan de Mayo a Agosto.

TRENES SUECOS

La red de Ferrocarriles Estatales Suecos (SJ) cubre la totalidad de Suecia, y sus servicios han sido aumentados substancialmente durante los últimos años: dispone de servicios InterCity, expresos, regionales y los X2000. Las recientes innovaciones de los SJ incluyen la introducción de nuevos coches-cama con aseos y duchas, vagones familiares con áreas de juego para los niños, vagones-cine en los trenes del Norte y, por supuesto, el nuevo tren X2000.

Aunque los Ferrocarriles Suecos no han construido nuevas líneas de alta velocidad, sí que han desarrollado un

tren capaz de circular a 200 km/h por las líneas ya existentes: es el tren eléctrico llamado X2000. Con esta velocidad se consigue, por ejemplo, hacer el recorrido entre Göteborg y Estocolmo en 3 horas. Su principal característica es su caja inclinable con un dispositivo de basculación asistida. Además, los bogies permiten un desplazamiento de los ejes para facilitar una mejor adaptación a la curvatura de la vía. Este sistema también se ha adaptado a las locomotoras y vagones más modernos. Consta de 5 coches, uno de los cuales es motriz, sin departamento para viajeros y sin caja inclinable. De los 4 coches para viajeros, el extremo posee cabina de conducción. Tiene 292 plazas.

El diseño y construcción de estos trenes es de ABB Traction, en Västerås y de Kalmar Verkstad AB. La potencia de la locomotora es de 3.260 Kw con motores asíncronos trifásicos. Entró en servicio el 4 de Septiembre de 1990 entre Estocolmo y Göteborg.

Hace los siguientes recorridos:





La gran maqueta de Mölle, donde el tren en miniatura es el protagonista.

- Stockholm - Borlänge / Falun
- Uppsala - Göteborg
- Stockholm - Östergötland / Mässjö
- Stockholm - Jönköping (vía Skövde o Nässjö)
- Stockholm - Linköping
- Stockholm - Göteborg
- Stockholm - Karlstad

El X2000 consta de:

- Locomotora X2:
Longitud: 17 m.
Peso: 71 ton.
Velocidad: 200 Km/h.
- Vagón de maniobras UB2X:
Longitud: 22 m.
Peso: 59 ton.
47 plazas de asiento.
Elevador para minusválidos.
- Vagón intermedio UA2:
Longitud: 22 m.
Peso: 40 ton.
51 plazas de asiento.
- Coche restaurante URB2 Bistrovagn:
Longitud: 22 m.
Peso: 47 ton.
Comedor con 29 plazas.

En la "clase-X2000" hay servicio de comidas, periódicos, auriculares con canales de música y radio y servicios de oficina incluidos en el precio; en la "clase-económica" hay servicio de bar.

El X2-2 es un tren construido con técnicas muy avanzadas. Consta de locomotora, 2 vagones de 2ª clase con un total de 145 plazas y un vagón de maniobras con 29 plazas de 1ª clase. Este tren es una variante del X2000. En Junio de 1994 aparecieron los 2 primeros X2-2 entre Kalmar y Göteborg. El X2-2 es un tren muy confortable. Está preparado para los disminuidos físicos, tiene plazas para



El InterCity Express.

La Estación Central de Göteborg...



... y ya que estamos aquí, veamos qué trenes llegan a Göteborg.

sillas de ruedas y aseo en 1ª clase para disminuidos. Hay teléfono, fax... Está compuesto por:

- locomotora X2.
- 1^{er} vagón de pasajeros UA2X: 29 plazas en 1ª clase, puerta de entrada con elevador para minusválidos, aseo para minusválidos y plaza para silla de ruedas, teléfono.
- 2º vagón de pasajeros UB2S: 67 plazas de 2ª clase, teléfono.
- 3^{er} vagón de pasajeros UB2: 76 plazas de 2ª clase.

Los vagones de pasajeros tienen un sistema hidráulico de suspensión.

Longitud: 90 m.
Peso: 230 toneladas.
Máx. Velocidad: 210 Km/h.
172 plazas de asiento.
Potencia: 3.400 Kw.

El Tren InterCity consta de:

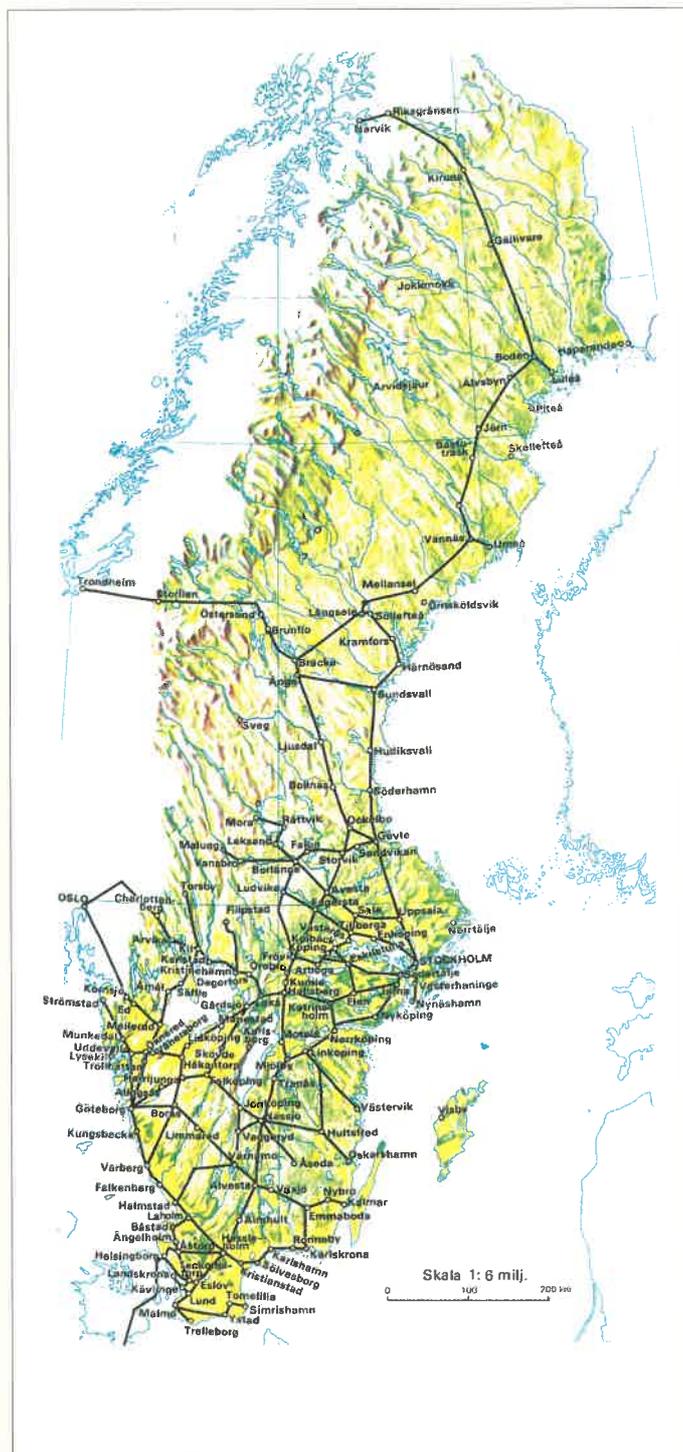
- Vagón de pasajeros de 1ª clase A7:
Longitud: 26'4 m.
Peso: 44 ton.
Velocidad: 160 Km/h.
52 plazas de asiento.
El A8 es una variante.
- Vagones de 2ª clase:
B7: 80 plazas.
B2 (los más modernos): 69 plazas.
B4: 46 plazas, cabina telefónica.
- Vagón restaurante R4:
Longitud: 26'4 m.
Peso: 51 toneladas.
Máx. Velocidad: 160 Km/h.
2x24 plazas.
Aire acondicionado.

Es un vagón moderno construido en Kalmar Verkstad en 1987-88, con bogies ABB.

- Vagón familiar B8:
Longitud: 26'4 m.
Peso: 51 toneladas.
Máx. Velocidad: 160 Km/h.
46 plazas de asiento.
Elevador para minusválidos y 2 plazas para silla de ruedas.
- Coche cama WL4:
Longitud: 26'4 m.
Peso: 57 toneladas.
Máx. Velocidad: 160 Km/h.
22 plazas de cama.
Está preparado para minusválidos.
Aseo con ducha, guardarropa, reloj y radio.
Construidos en Malmö.

Locomotoras:

- Locomotora eléctrica para trenes de mineral Dm3:
Longitud: 35'2 m.
Peso: 270 toneladas.
Máx. velocidad: 75 Km/h.
Potencia: 7.200 Kw.



Los recorridos de las líneas de SJ.



... desde las llanuras del Sur, a las altas montañas del Norte.



El tren pendular X-2000 incorpora las técnicas más avanzadas, ajustando su inclinación al tomar las curvas (excepto la locomotora, que empuja desde atrás) (Foto: S.J.).

Kiruna - Narvik.
Gällivare - Luleå.

- Locomotora universal Rc:
 - Longitud: 15,5 m.
 - Peso: 78 toneladas.
 - Máx. velocidad: 135-160 Km/h.
 - Potencia: 3.600 Kw.
 - Se han construido 350 unidades.
 - Unas 80 se han vendido a los EE.UU.

La locomotora Rc 5 es una de las máquinas más modernas de SJ. Se trata de una locomotora universal muy efectiva, desarrollo de las Rc 4.

- Locomotora Diesel T44:
 - Longitud: 15,4 m.
 - Peso: 76 toneladas.
 - Máx. velocidad: 100 Km/h.
 - Potencia: 1.235 Kw.
 - Construcción americana de General Motors.
 - Locomotora eléctrica Uf:
 - Longitud: 9,6 m.
 - Peso: 47 toneladas.
 - Máx. velocidad: 60 Km/h.
 - Potencia: 920 Kw.
- La primera locomotora Ub se construyó en 1930. ○



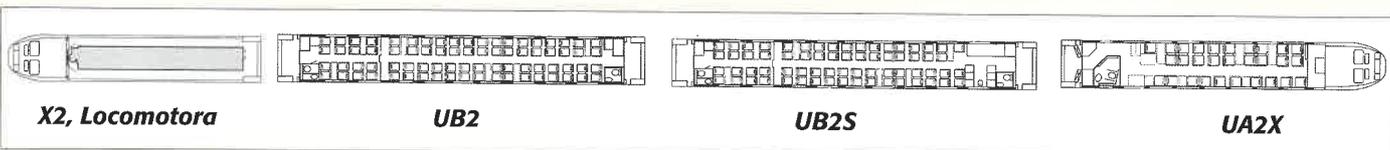
El 26 de Septiembre de 1987 se puso en funcionamiento esta vieja locomotora con vagones de SJ, entre Kristianstad y Kalmar (Foto: Bengt Gustavsson).



Saliendo de la Estación Central de Kristianstad el 20 de Septiembre de 1986 (Foto: Ingemar Brostedt).



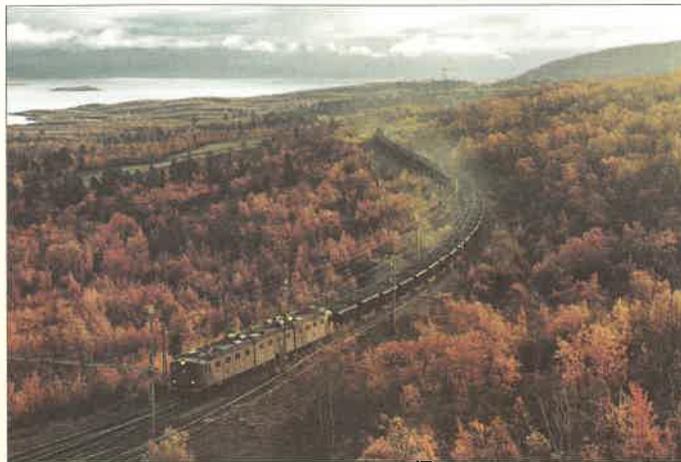
El X2-2 incorpora las últimas tecnologías.



La última tecnología aplicada en el X2-2.



En el X2-2 los vagones están adaptados para los minusválidos.



El tren minero que va de Kiruna (en Suecia) a Narvik (en Noruega), del que ya hablamos en el n° 26 (Foto: Björn Enström/Gullers International AB).



La nieve no debe obstaculizar el paso del tren (Foto: Björn Enström/Gullers International AB).



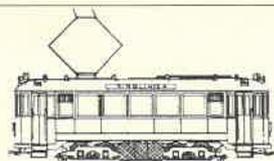
El 19 de Mayo de 1979 se pudo subir a este tren especial de vapor en Kristianstad (Foto: Lennart Neander).



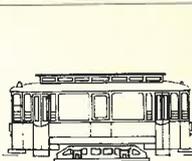
En Göteborg podemos viajar en tranvía, tal y como se hacía décadas atrás o en modelos modernos.



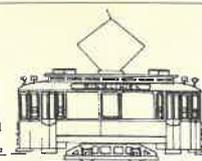
Uno de los tranvías de Malmköping.



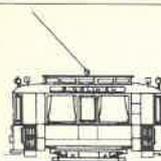
Motorvagn 208



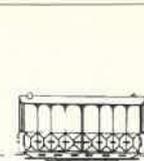
Släpvagn 240



Motorvagn 129 och 133



Motorvagn 43



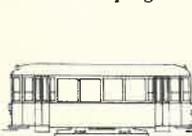
Släpvagn 507



Motorvagn 15



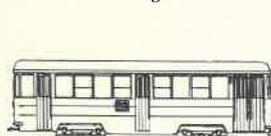
Motorvagn 302



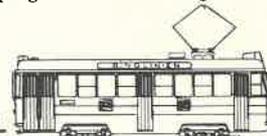
Släpvagn 336



Motorvagn 198



Släpvagn 423



Motorvagn 15 och 61