

Estamos en la estación de Austerlitz. Hace su entrada el "Valencia Express" y los altavoces anuncian la llegada del "Barcelona-Talgo" procedente de España. Puntualmente, a las ocho cincuenta y dos, el tren español se estaciona en el último andén de la derecha. Pocos mozos de equipajes, por lo que los mismos viajeros, utilizando los carritos situados bajo las marquesinas, se llevan cómodamente sus maletas. Se observan los semblantes descansados y ese deseo incontenible de ver rápidamente la maravillosa capital de Francia.

Ha terminado el viaje, pero las horas que median hasta la nueva salida del Talgo de regreso verán una incesante actividad del personal de servicio para ponerlo de nuevo a punto. Y es este trabajo el que hoy queremos poner de relieve para conocimiento de los lectores de VIA LIBRE.

Desenganchada la locomotora BB 9291 que ha traído el tren desde Narbonne, se separa de la composición unos metros para colocarse en el foso de revisión, situado al final de la vía. Antes de que llegue a recoger al Talgo la locomotora de maniobras, uno de los rutas cambia los rótulos que ha traído desde Barcelona por otros que indican el itinerario del próximo viaje: "París-Figueras-Gerona-Barcelona". El segundo ruta va recorriendo el tren de cola a cabeza, revisando los departamentos utilizados, por si ha quedado algo olvidado y echa la llave a las cabinas que han venido libres. De esta forma se evita que los equipos de limpieza entren donde no es necesario.

EN LOS FOSOS DEL DEPOSITO DE MASSENA

No han pasado treinta minutos cuando la composición de dieciséis coches del Talgo sale en sentido contrario hacia el depósito de Massena. Nos cruzamos con el "Puerta del Sol", procedente de Madrid, que desde que le han incorporado los nuevos coches-literas ofrece mucho mayor colorido.

Primera detención en los fosos de reconocimiento. Los rutas se meten debajo del tren y comprueban los rodajes. Con el calibre se mide el ancho entre ruedas, tomándose nota de los datos obtenidos para luego enviar el parte diario. Se observa cuidadosamente la posición de las pestañas y si hay algún desgaste anormal. Los cuatro muelles de los cerrojos de bloqueo de ruedas son revisados uno por uno.

Nuevamente el tren se pone en marcha. En el coche-restaurante el personal de servicio desayuna y prepara la comida de medio día, para luego irse a descansar. Pasamos bajo el bulevar periférico que cruza todo el haz de vías de estacionamiento y limpieza. Es una obra colosal por las dimensiones de las vigas y la luz entre apoyos. Bajo él se encuentra precisamente una caseta metálica que ha sido habilitada para oficina y almacén de repuestos del tren español.

La locomotora eléctrica de maniobras deja al "Barcelona-Talgo" sobre el foso de

Las doce horas del "BARCELONA-TALGO" en París



★ Limpieza, revisión y cuidados del tren en el depósito de Massena.

Revisión técnica en los fosos del depósito de Massena.

★ Un equipo técnico español, destacado en la capital francesa.

entretenimiento, del que ya no se moverá hasta nueve horas después. Para que los grupos electrógenos puedan pararse sin que la composición se quede privada del fluido necesario para los servicios y acondicionamiento de aire se enchufa a uno de los coches extremos una manguera de alimentación eléctrica.

LIMPIEZA INTERIOR Y EXTERIOR

Los dos rutas que han hecho el viaje desde Barcelona acompañando al tren se retiran a descansar, mientras un tercero destacado en París queda de guardia duran-

te todo el día. Ahora debe revisar, una por una, todas las ruedas montadas sobre "sandwich" de caucho, introduciendo un calibre entre la llanta y el cubo, para comprobar que permanecen constantes sus características.

Alrededor de las once de la mañana llega la brigada femenina de limpieza interior de coches. Comienzan por retirar la ropa de cama que ha sido utilizada, que se mete en unas sacas. Estas irán en el furgón de equipajes a Barcelona para ser llevadas a la lavandería. De esta forma, el control de plazas utilizadas es total.

Se reparte la ropa limpia y los artículos de perfumería, que hay que colocar en los

Lavado exterior
de ventanillas
y vagones.



Limpieza
del vagón-restaurante.



armarios de los lavabos de cada cabina y demás servicios del tren. Todo este material viene cada día de España como parte de la dotación del Barcelona-Talgo, para tener la certeza de que nunca faltará nada en el viaje de regreso.

Una vez que las mujeres han hecho las camas y terminado la limpieza de las cabinas, éstas deben quedar en la posición de salón de tertulia, para lo cual sólo hay que abatir las literas sobre las paredes y entonces las butacas quedan en posición de día.

Los cristales y marcos de las ventanillas se limpian por dentro, así como los cromados y embellecedores. La moqueta de suelos y paredes es repasada a fondo con aspira-

dores, especialmente en el vagón-restaurante, del que ya ha salido todo el personal.

A las cinco de la tarde llega la brigada de limpieza exterior. Se compone de seis o siete hombres dotados de cubos y cepillos con alimentación de agua. Extienden una disolución jabonosa que rápidamente desaparece arrastrando la suciedad bajo la fuerte presión del agua. Pronto queda con su brillo característico la plateada carrocería, y en la franja roja pueden verse reflejados todos los movimientos de los demás trenes que hacen maniobras. A los cristales se les pasa una escobilla quedando perfectamente limpios y secos.

SALIDA PARA ESPAÑA A LAS VEINTIUNA HORAS

Poco antes de las siete de la tarde se hace una prueba de frenado, introduciendo aire comprimido en la tubería general del tren por medio de un compresor portátil. Se llenan los depósitos de agua y el "Barcelona-Talgo" queda dispuesto para ser llevado nuevamente a la estación de Austerlitz.

El tren queda estacionado en la vía 13, una hora antes de la salida oficial. El tractor de maniobras se retira y el personal de servicio ocupa sus puestos. En cada cabina se coloca un folleto explicativo de la forma de utilizar las comodidades que la técnica española ha introducido para viajes de noche. Los impresos de Policía y aduana completan la documentación que cada viajero debe entregar antes de retirarse a descansar, para no ser molestado al pasar la frontera.

Cada empleado de Wagons-Lits tiene a su cargo dos coches, a los que se tiene acceso desde el andén por una sola puerta, ya que, como se sabe, el pasillo va situado alternativamente a un lado u otro de la composición.

Poco a poco van siendo ocupadas las plazas reservadas. Los equipajes de mayor volumen son facturados en el furgón. Muchos curiosos se acercan a comprobar que la publicidad profusamente difundida por todo París de que "El Barcelona-Talgo" es un tren de noche distinto a todos es cierta. En el coche-restaurante se preparan las mesas para la cena, y quince minutos antes de la salida es acoplada la locomotora BB 9292 que nuevamente llevará el tren hasta Narbonne, por Orleans y Toulouse. Será relevada posteriormente por una Diesel BB 67400 y en la frontera española, tras el cambio de ancho de vía, por una Alsthon de RENFE, de la serie 276, especialmente preparada para la tracción del "Barcelona-Talgo" y del "Catalán-Talgo".

Así, cada día un nuevo tren español llega al corazón de Europa contribuyendo a elevar nuestro prestigio dentro del complejo ferroviario internacional. ■ M. C. L. L. (Fotos del autor.)