

D224 VIENA-OSTENDE EXPRESO : EUROPA VISTA EN DIAGONAL



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala HO lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

D224 WOEX (1980) - - - - - Composición HC16

Referencia EW49

Norte, Sur, Este y Oeste : los 4 puntos cardinales; en la Europa ferroviaria, algunos expresos internacionales la recorrían de Norte a Sur (como el Holland-Italien Express, Amsterdam-Roma), o de Este a Oeste (como el Ost-West Express, Moscú-Paris).

Pero también hay espacio para otros que la recorrían en diagonal, como por ejemplo el trazado Sudeste-Noroeste, como es el caso del tren de hoy : el Viena-Ostende Expreso (Wien-Oostende Express oficialmente, abreviado WOEx), que unía la capital de Austria, en el Sudeste, con la población costera belga en el Noroeste europeos.

Muchos trenes internacionales finalizan en esta poco conocida población belga de tamaño medio; no es de extrañar, porqué Ostende es el final costero de una importante arteria ferroviaria belga que incluye en su camino ciudades más importantes como Lieja, la capital Bruselas, Gante y Brujas (*), poblaciones que son servidas asimismo por este expreso de hoy. Pero hay más, Ostende tiene conexión marítima directa con las islas británicas, por lo que en cierta manera este tren también se ciñe a la conexión Viena-Londres y viceversa.

Además, en su trazado puramente alemán servía las importantes aglomeraciones urbanas de Nuremberg, Frankfurt, Maguncia, Colonia y Aquisgrán (**), antes de entrar en territorio belga.



Este es el D224 concreto que será emulado hoy; es del día 15-6-1980, y en esta excelente foto de M. Wezel, publicada en la web de Vonderrurhen, aparece en el tramo en rampa alemán entre la estación de Aquisgrán y la muy cercana frontera belga; tramo DB electrificado a 3000 v. y por el que evolucionan los trenes con tracción SNCB. La no disponibilidad ahora mismo en HO de esta belga serie 25 en estos colores "inicio años 80", después del verde uniforme, me mueve a presentar el tren en su trayecto anterior, antes de Aachen Hbf., con tracción alemana.

(*) : nombres originales : Liège, Bruxelles/Brussel, Gent, Brugge

(**) : nombres originales : Nürnberg, Frankfurt am Main, Mainz, Köln, Aachen

Sin embargo, la foto anterior no sería completa sin la siguiente :



En efecto : la dureza de la corta rampa es tal, que los trenes eran por sistema aupados con empuje por cola, siempre con una diesel DB de cualquier serie, ya que el tramo, aunque alemán y explotado DB, como ya he comentado, está bajo tensión de 3000 voltios y no bajo el sistema alemán de alterna 15000 v. La foto es del mismo tren y autor que la anterior. Tras apenas 3 kilómetros de esfuerzo, en la estación de paso directo llamada Aachen-Süd, la diesel no acoplada se detiene y regresa al pie de la rampa (Aachen-Hbf).



Composición detallada :

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	Bm	UIC-X	DB	beige-turquesa	Colonia-Ostende	RO	44746
2	WLABm	MU	CIWL	azul CIWL	Viena-Ostende	RIV	3538
3	Bcmoz	RIC	ÖBB	azul C2	id.	LL	388315
4	Bcmoz	RIC	ÖBB	azul C2	id.	LL	388315
5	Avmz	UIC-Z	ÖBB	naranja C1	id.	RO	44652
6	Bmoz	UIC-Z	ÖBB	naranja C1	id.	RO	44659
7	Bmoz	UIC-Z	ÖBB	naranja C1	id.	RO	45222
8	Dms	UIC-X	DB	beige-turquesa	id.	RO	44750
9	WR	Clásico 56 pl.	SNCB ex.CIWL	azul CIWL	Frankfurt-Ostende	JF	5328
10	ABm	UIC-X	DB	beige-turquesa	Id.	RO	44748

Para las abreviaciones de este cuadro, indicar que "Bc" se refiere a un coche de 2ª clase con literas, "WLAB" un coche-cama universal, utilizable en 1ª o 2ª clase, y "D" se refiere a un furgón, en este caso circulable a través como indica la "s". Para las firmas de modelismo, RO=Roco, RIV=Rivarossi, LL=Liliput y JF=Jouef.

Tracción :

La locomotora depende del trayecto, ya que en esta relación cada país atravesado pone su o sus locomotora; por lo que se deduce de fotos y documentos, una 110 de la DB lo mueve por el tramo final alemán entre Colonia y Aquisgrán, y una BB belga de las series 22, 23 ó 25 lo tracciona por su tramo belga, tomándolo en Aquisgrán cuya estación tiene vías de corriente conmutable para poder alimentar locomotoras belgas a 3000 v. continua.

Sin embargo, una excepción : en la foto siguiente se presenta al D224-WOEX a su paso por Düren, pocos kilómetros antes de Aquisgrán, y una 140 lo encabeza : sí, una BR-140, máquina de mercancías limitada a 120 km/h. y de color verde (en vez de una 110, semejante, de color azul para 150 km/h.).



Oportuna y excepcional foto de K.Wolfe, publicada en foros y en la localización de Google Maps, con la circunstancia comentada; el tren lleva asimismo 4 coches de refuerzo en cabeza, que no salen en los partes consultados. Düren, 1-08-1980.

El hecho de usar de excepción una locomotora disponible aún con ligera limitación de velocidad respecto la normal del tren (140 km/h) pienso que tiene una repercusión mínima, ya que sólo se refiere al tramo Colonia-Aquisgrán, de 63 kilómetros únicamente.

He seleccionado una BR-110.3 en versión original azul, como tracción más habitual y probable (y cuyo modelo Roco está en mi colección, con una fuerza de arrastre adecuada).



Dispongo asimismo de una belga serie HLE-23 (de uso indistinto en esta relación las HLE-22, 23 ó 25, de aspecto externo muy semejante); pero su decoración azul con franja amarilla la sitúa unos años después de 1980, fecha de mi tren, y como se observa en la foto del tren en el tramo Aquisgrán-Lieja, tocaba vestir entonces con la librea amarilla con franja azul, la inversa.

La pieza HO es, pero, de gran calidad, producida por LsModels y comercializada en exclusiva y bajo referencia del comerciante belga Van Biervleit.

DETALLE DE LOS COCHES :

Coche num. 1 :



El más clásico y numeroso de los "X" de la DB : el Bm234, 12 departamentos de 2ª clase como un BB-8500 de Renfe, pero de 6 plazas en vez de 8. Aquí en la decoración "beige y azul turquesa", propia de los años 80 y que se generalizó a todo el parque (salvo TEE).

Coche num. 2 :



Un coche camas universal tipo MU, con 12 departamentos de 3 camas cada uno, utilizables tanto para 1, 2 ó 3 viajeros. Pese a ser un tipo CIWL y con sus colores tradicionales, la ausencia de emblema e inscripción en el friso me hace pensar que pertenece a las series encargadas directamente por las administraciones europeas

después del fin de actividades ferroviarias de la CIWL en 1971; o también puede ser un ex. CIWL vendido o alquilado a los ÖBB austríacos, sin más señas exteriores.

He elegido este modelo porque coincide con el que se ve en las fotos del tren real : color y tipo CIWL pero sin logos externos de ninguna clase. Lado departamentos.

Coches num. 3 y 4 :



Se trata de 2 coches a literas austríacos, modelo 59-70 de 9 departamentos más departamento de servicio (conocidos como "RIC", es decir, aptitud a tráfico internacional por observancia del reglamento RIC de la UIC); tienen una disimetría notable, como puede verse en las fotos : la primera lado pasillo (12 grandes ventanas), la segunda lado departamentos (con las 4 ventanillas de lavabos); el mismo modelo existe también en la realidad con 10 departamentos y sin disimetría (serie 50-70); el modelo Liliput es histórico y difícil de encontrar, pero de reciente este coche ha sido reproducido por LsModels con su nivel de calidad habitual (pero yo ya me había conseguido estos 2 Liliput en ocasión).

Coche num. 5 :



Coche derivado de los Eurofima, versión 1ª clase.

Coches num. 6 y 7 :



Estos coches representan el modelo unificado "Z" de la UIC, que se definió con el famoso pedido "Eurofima" conjunto para 6 redes en 1976; el de la primera foto es el "auténtico" Eurofima, del pedido común, con bogies Fiat; el segundo viene de las ampliaciones de compra que hicieron los ÖBB austríacos basados en el mismo modelo, pero con otros bogies (unos SGP de producción local); la cosa se fue

implementando y muchos de los más modernos pedidos ya no llevan la puerta Wegmann corredera y encajable, sino la plegable Mielich.

Furgón num. 8 :



Un furgón intercalado es siempre un detalle, una gracia, que me gusta en una composición y denota que el tren tiene ramas múltiples y está sujeto, en su recorrido, a cambios de composición (o sea, Europa ferroviaria en esencia).

Este es el más clásico de los furgones "X" alemanes, el Dms902, con un cierto parecido a los DDT-8000 de Renfe si no fuese por su carencia de departamento calefactor en el centro. Existe otro modelo más moderno, el Dms905, que se distingue por tener los extremos del techo rectos en vez de curvados como éste.

Todos ellos tienen paso a través por pasillo lateral, quedando cerrados y a menudo precintados los departamentos de carga. Detalle imprescindible para no cortar la inter-circulación en un tren de éstos (tema desconocido en Renfe, salvo los breves y malogrados 10400).

Coche num. 9 :



Un ejemplar más difícil de catalogar que el WL-MU anterior : sí, es un coche restaurante clásico con la impronta de la CIWL, pero en 1980 ésta ya no prestaba estos servicios, sino que desde 1971 había renunciado a sus contratos y había alquilado o vendido su parque móvil a las compañías nacionales.

Parece ser que los ferrocarriles belgas SNCB se hicieron con un lote de éstos WR clásicos, de las series 2749-2773 y 2968-2982. Siguieron prestando servicio internacional para los SNCB con poca modernización, poco más allá de burletes de goma y/o bogies Minden-Deutz en algunas unidades. Perdieron su blasón dorado de guirnaldas y leones, pero no su inscripción en el friso de la "Compañía".....orgullo belga, al ser belga de origen asimismo la CIWL, o ahorro de repintado ?



En esta foto de C. Rigele, en 1978, uno de ellos en cola de un expreso especial de vacaciones belga.

Jouef, que fabricaba el WR básico, tuvo poco trabajo en proponer esta versión belga; pero asimismo, por iniciativa de una joven marca belga llamada entonces Euro-Scale, hizo también la versión con burlete de goma, bogies MD, e incluso decoración naranja C1, como vistieron al final algunos. Aquella firma y uno de sus colaboradores son ahora la afamada LsModels.

Coche num. 10 :



Otro habitual del parque DB, el mixto "X" tipo ABm225; allí sí saben hacer bien las cosas : todo exacto, sin medios departamentos ni nada : si los 1ª enteros tienen 10, los 2ª enteros tienen 12, números ambos pares, NO PROBLEM con los departamentos para el mixto : las mitades, 5 de 1ª y 6 de 2ª, así de fácil.



La locomotora elegida, una BR 110.3 de los DB : una estética bien reconocida y brillante, después de los modelos base BR 110.1 y BR 140; en efecto, la caja más cuadrada de éstas últimas se rediseñó a partir de la unidad 288, y para las 223 restantes (288 a 510) se eligió este frontal anguloso llamado "pliegue de pantalón", con ventanas frontales trapezoidales, con ventanilla lateral en cabina y zona de rejillas disimulada en trazo continuo. El color original "azul cobalto" indicaba su aptitud al remolque de expresos, hasta los 150 km/h. Una pieza base del llamado "milagro alemán" de la postguerra europea. Sus últimas unidades han abandonado de reciente los raíles DBAG, donde todavía remolcaban trenes regionales (con el color rojo "verkehrsrot" RAL3020 actual).

Modelo : es el Roco 43790 de producción moderna y pesada (y nada a ver con las "Hobby-Line" ligeras más recientes) : perfecta en detalle y funcionamiento, ha remolcado sin la más mínima queja este tren de 10 coches tanto por mi intrincada maqueta casera como por la instalación Asvicaf.

En su numeración UIC, se repartieron entre serie 110 para 150 km/h y serie 112 para 160 km/h, con servicios y colores TEE ("Rheingold") estas últimas.

Detalle de las E-10 (BR-110) alemanas reales :

<i>Cant.</i>	<i>E-10 origen</i>	<i>110 UIC</i>	<i>112 UIC</i>	
5	001 a 005	001 a 005		Prototipos (4 modelos distintos)
164	101 a 264	101 a 264		Caja normal
6	1265 a 1270		265 a 270	Id.
17	271 a 287	271 a 287		Id.
20	288 a 307	288 a 307		Caja rediseñada
5	1308 a 1312		308 a 312	Id.
172	313 a 484	313 a 484		Id.
20			485 a 504	Id.
6		505 a 510		Id.
415	TOTAL			



La toma necesaria para plasmar la longitud del D224 y su multicolor aspecto.



Otra de las clásicas fotos de evolución por la maqueta Asvicaf.

Conexión con unos sencillos vídeos realizados del evento :

<https://youtu.be/wnC5mbkrTN4>

<https://youtu.be/f23vYOieCFE>

(autor de los vídeos J. Corominas)



El WOEx pasa sin detenerse por la estación de Vallhonestà; parece que tiene compañía en las vías de ancho métrico laterales : una CC diesel 254 de los FGC y unos vagones potaseros y saleros ! El arte y el ingenio modelista de los socios de Asvicaf es imparable ! Material artesanal del compañero ARTrains.



Inédita toma del expreso detenido en una vía de apartado de la estación de Sant Vicenç de Castellet; permite apreciar el cuerpo de edificio de la estación desde el lado contrario al patio de vías, obra de los "maqueteros" de Asvicaf.



Vista trasera del convoy : aún a riesgo de ser criticable por los estetas y por los halcones del marketing, me encanta la variedad cromática en un tren como éste, de largo recorrido trans-europeo y ramas múltiples de distintas administraciones.

En cierto momento la UIC pregonó para tales trenes el color "C1" naranja-franja gris claro (servicios diurnos) y el color "C2" azul medio y franja blanca (servicios nocturnos); como puede notarse en este tren, los ÖBB austríacos hicieron caso a la recomendación....pero al cabo de pocos años todo quedó en nada.

DB no acató este punto y siguió fiel a sus colores beige y azul turquesa, después del breve intento poli-cromático conocido como "pop-farbe"; SNCF implantó por aquél entonces la decoración "Corail", dos tonos de gris, pero tuvo el detalle de pintar en naranja C1 algunos coches de servicio internacional.

=====

Como epílogo, señalar brevemente lo que aconteció a este tren D224 después de 1980.

Se mantuvo bastante igual en servicio y composición hasta casi la entrada del presente siglo; en 1991 cambio su denominación a "Bayern-Austria Nachtexpress" pero en 1993 se rebautizó "DONAUWALZER", o sea, vals del Danubio, muy acorde con su origen vienés. Sus coches y su tracción se fueron modernizando con los tiempos, pero manteniendo su recorrido con pocas variaciones. En diciembre de 2003 realizó sus últimos servicios y se reorganizó totalmente la organización de los trenes EuroNight (EN) europeos.

Hasta el próximo expreso !

=====

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

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Octubre-2016