

Holanda-Italia Expreso 1957 : la gran foto de Carl Bellingrodt



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.

F107 HIEX (1957) - - - - - Composición HC15

Referencia EW37

Nuevamente otro interesante expreso europeo de cariz internacional, como es el más clásico de los Norte-Sur, el famoso Amsterdam-Milán y viceversa, con coches para/desde Roma, Génova, Basilea y Chur. Sin embargo, va a tratarse exclusivamente la composición que se refleja en una famosa foto del gran especialista alemán Carl Bellingrodt, foto publicada y re-copiada abundantemente en la red, tanto que bien merece una apreciación de dominio público.

La toma en cuestión muestra tal expreso, en su sentido Sur-Norte (es decir, Milán-Amsterdam), transitando por las instalaciones de clasificación de Düsseldorf-Derendorf, en su ruta hacia la frontera neerlandesa una vez abandonada la estación principal de Düsseldorf-Hbf. La foto es en blanco y negro, pero con suficiente calidad y detalle como para poder escrudiñar toda la longitud del tren y deducir con aproximación la naturaleza de sus 10 coches.

La datación que consta es bastante temprana : 17-junio-1957, plena época III en modelismo.

Toda la información que expongo no se deduce de la sola contemplación de la imagen : ésta ha abierto en algunos foros alemanes y holandeses varios hilos de discusión en los que se aportan más datos complementarios, como los orígenes y destinos probables de los coches según conocen los que disponen de los documentos oficiales de formación de la época, como el famoso ZpAR.

El tren toma diferentes numeraciones según su país de tránsito, pero en Alemania se le conoce como F107 en sentido Sur-Norte y F108 en sentido Norte-Sur; recibe el nombre oficial de “Holland-Italien Express”, abreviado “HIEX”, tanto si circula en uno como en otro sentido.

Este HIEX es el paradigma del tren internacional a múltiples grupos de destinos y encaminamientos distintos, el colmo de la complejidad. Pero, además, es quizás el tren europeo más interesante para el aficionado real o modelista, ya que incluye coches de las redes de los 4 países implicados : límites en Holanda (NS) e Italia (FS); y atravesados norte-sur y viceversa : Alemania (DB) y Suiza (SBB); aunque no hay coches DB en esta concreta composición, si los hubo posteriormente; además, los coches de la CIWL que aportan vistosidad y suplen en esta ocasión los coches alemanes DB o DSG.

El tiempo de trayecto para los extremos Amsterdam y Roma (2 coches directos) es de poco más de 24 horas, una “performance” notable sesenta años atrás. Máxime si consideramos la multitud de cambios de tracción, de composición, las formalidades aduaneras, y las 4 inversiones de marcha en Basilea SBB, Lucerna (Suiza), Milán y Florencia (Italia).

Mi interpretación de esta formación es la siguiente :

F107 Holland-Italien Express 17-6-1957 a su paso por Düsseldorf :

NUM	TIPO	PROP.	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	ORIGEN
1	WLAs	CIWL	Camas tipo P	Inox	HERIS	18018	Milán
2	A	NS	1ª Bolkop	Verde	ROCO	44289 TC	id.
3	Pws	NS	Furgón Stalen D ^v	Turquesa	ARTITEC	20.292.02	id.
4	ABz	FS	Mixto tipo 57	Bicolor	ACME	50131	Génova
5	AB	NS	Mixto Plan K	Azul	ELOTRAIN	200.49	Roma
6	Bz	FS	2ª tipo 37	Bicolor	ACME	55031-1	id.
7	WLAB	CIWL	Camas tipo U	Azul	LSMODELS	49150	Chur
8	B	SBB	RIC-B	Verde	ROCO	44878	id.
9	WLAB	CIWL	Camas tipo UH	Azul	ACME	55130-1	Basilea
10	WLAB	CIWL	Camas tipo UH	Azul	ACME	51000	id.

Todos estos 10 coches tienen Amsterdam como destino, en principio; es posible que se añada al tren algún otro coche holandés en el recorrido interno por este país, desde la estación fronteriza de Arnhem.

El tren se forma completo en Milano-Centrale, con los coches que vienen de Roma en otro tren y asimismo el coche de Génova; atraviesa Suiza por el San Gotardo y en Basilea SBB añade los coches propios y los procedentes de Chur (Chur = Coira = Coire), capital de los Grisones, en el extremo más oriental de Suiza, y base de la red ferroviaria rética).

En cuanto a la tracción, usa la eléctrica en Italia, en Suiza y en parte de Alemania; pero resulta evidente que la totalidad del trayecto entre Colonia y la frontera de Holanda no está completamente electrificado en 1957 (en curso posiblemente) y usa una de las joyas del vapor europeo : una Pacific serie 01 del depósito de Colonia-Deutzerfeld. Nunca fue un tren de locomotora tan bien servido....emulando al clásico !



Sirva esta toma para comparar, aunque de un modo poco fiel dada la gran diferencia de calidad de las fotos, ambas composiciones : la real y la emulada en HO.

Sigue un repaso de los coches que forman este tren, agrupados por su compañía propietaria y no por su orden de formación en el convoy.

Por cierto, sorprende la ausencia de coches a literas en este tren : sucede que en 1957 la formula todavía tenía una implantación muy reducida y no generalizada en el tráfico internacional; las grandes series de coches de 2ª clase a literas vendrían poco más tarde : los holandeses "Plan N" en 1958, los suizos Schlieren-RIC en 1961, los italianos tipos 55 o 57 en 1957-58, la gran serie alemana Bc4üm-62 en 1962, aunque había una serie previa usada mayormente en servicio interno. En otras anotaciones situadas en 1960 de este tren sí figuran ya estos coches a literas en detrimento de plazas de camas.

1/LOS COCHES DE LA CIWL :



Nº 7 – Coche camas clásico num. 3874, que, para ser exactos, pertenece a una serie de tipo “Yb”, es decir, con departamentos de 2 camas y no de tres (universales) como sería necesario en este tren; sin embargo, el exterior es el mismo, y muchos “Y” se transformaron en “U” añadiendo camas; para mí lo más importante es que corresponde externamente al tipo y está ubicado en la época correcta, con inscripción larga y sin matrícula UIC.



Nº 1 – Viejo conocido por estos lares, el coche camas “P”, de departamentos individuales imbricados y carrocería INOX, una excepción en el parque CIWL; aquí está en su versión más original y genuina, con inscripción larga y con fuelles de inter-comunicación en los testeros. Modelo Heris ya presentado en esta colección, aunque LsModels también ha producido a la perfección este modelo y versión (ref. 49100 a 49102). ACME también lo tiene, pero se trata de una colaboración con LsModels.



Nos. 9 y 10 – La pieza clave que faltaba para la reproducción de este tren, es este coche camas tipo “UH”; me dirán que el modelo lo reproduce Roco desde hace tropecientos años, pero no.....no es exactamente éste el que hace Roco, sino el modernizado de éste. En este tren, fechado en 1957, hacen falta un par de coches “UH” en versión de estricto origen (precisamente se empezaron a entregar en 1957 estos coches) : faldones no recortados, testeros con fuelle, inscripciones largas de la CIWL etc...; hasta reciente que ACME no ha fabricado este coche en esta versión; Fleischmann produjo hace muchos años esta misma versión pero con un recorte de longitud severo, impresentable en nuestros días.

Dos ejemplares, pues, que en la realidad serían de riguroso estreno, para este convoy; vienen de distintas referencias ACME, luego tienen números distintos aún siendo idénticos salvo color del techo.

En los reales, la instalación de burletes de goma y el recorte de bajos se produjo hacia finales de los años 60, y los que se adaptaron al servicio “Puerta del Sol”, estrenado en 1969, ya venían así modernizados.



Foto de más arriba, lado departamentos, con 12 ventanillas más las 2 de WC; foto adjunta lado pasillo, con sólo 10 ventanillas normales más 2 de tamaño inferior, en cola del tren (faltaría reemplazar el fuelle por uno plegado !).

2/LOS COCHES HOLANDESES :

Antes de este trabajo, desconocía el tema de los coches holandeses para servicio internacional; he tenido que explorar la red y el resultado ha sido enriquecedor y sorprendente; los NS han tenido una industria propia y un diseño personalísimo para series de coches de pasaje; y no faltan las buenas reproducciones HO, aunque sea de marcas locales, poco conocidas fuera de sus fronteras (Artitec, Elo-Trains, Philotrains etc...).

Dirijo a los interesados al portal www.seinarm.nl , donde en la pestaña “staal” encontrarán todo lo preciso para conocer este tema en profundidad. Asimismo recomiendo www.martijnhaman.nl .



Nº 3 – Furgón “Stalen D^v” : un diseño que no pasa desapercibido : 5 furgones de este tipo se construyeron en Holanda en 1932, con su curiosa vigía lateral para jefe de tren; venían adaptados al servicio RIC, con pasillo de inter-circulación, y podían ser vistos en toda Europa. Asimismo, otros 40 de tipo D^{iv}, un modelo algo más corto, con dos portones laterales y no tres, pero con el mismo diseño exterior. Pero lo más sorprendente es lo de los dos ejemplares modificados en 1958 especialmente para el HIEX, especializados en el transporte de POLLOS (“kuikenwagens”, “kükentransporte”) entre Holanda e Italia; no daba crédito a lo que iba leyendo y traduciendo: hasta 130.000 pollitos vivos en cajas de cartón se transportaban en uno de estos furgones, con una ventilación reforzada....; no sería una operación muy exitosa, ya que en composiciones posteriores figura un furgón suizo para este transporte Arnhem-Milán.

Según la información de la primera web citada, estos furgones fueron VERDE OSCURO inicialmente, hasta 1947; después adoptaron la decoración “Alsthom” VERDE TURQUESA CLARO con franja central azul, hasta 1954, cuando se redecoraron en AZUL BERLINÉS hasta el final de sus días. Los estudiosos dirán lo que quieran, pero es evidente que el furgón de la foto Bellingrodt, de 1957, es aún de color claro, distinguiéndose además la franja oscura central ! Así lo he dispuesto en mi tren.

En HO, la marca holandesa Artitec, especialista en cuidados elementos de ambientación maquetal, los ha producido con rigor y multitud de variantes (tanto los cortos como los largos), siguiendo la moda actual de super-detallado que se va esparciendo por la maqueta o en las manos para una circulación o manipulación normales.



Nº 5 – Coche mixto 1ª y 2ª clase “Plan K” (es un A3B5); otra sabrosa especialidad holandesa, los coches con testeros redondeados; después de una primera serie de 1935 denominados “Bolkopen” (no reproducidos completos en HO), se siguieron construyendo formando los “Plan D” (modelos Roco, por ejemplo), y “Plan K” (el mixto presente, y antiguo modelo Fleischmann). Todos ellos para servicio internacional, prodigados en toda Europa.

El modelo HO presente es una nueva producción de la firma holandesa “Elo-Trains”, con todo lujo de detalle según los criterios actuales; el modelo Fleischmann 5154 de este coche es muy añejo y concepción ya muy obsoleta.



Nº 2 – Coche de 1ª clase tipo “Bolkop”.

Este coche da para hablar mucho de él, también hay un “litigio” entre lo que dicen las web holandesas y lo que aparece en la foto.

Evidente que no es un “Plan D”, que fue el tipo que se construyó a continuación, pero de estética muy parecida, ya que éstos fueron de origen color turquesa claro, pasando luego a azul oscuro....pero con una franja baja color blanco, entre caja y chasis; nunca fueron verde oscuro. En la foto se aprecia un

color oscuro, sin franja clara alguna. Además, los “Plan D” tienen un ventilador de techo para cada departamento y los “Bolkop” sólo 3 ó 5 por coche, como se distingue en la foto.

Queda establecido pues que es un “Bolkop”, modelo inicial de las largas series posteriores con testeros redondeados. Pero según la web holandesa, en 1957 estos coches ya eran de 1ª clase y no mixtos 1ª/2ª clase como eran de origen, y como se defiende en algunos foros. Quizás se explotaba como 2ª, ya que eran los tiempos de la supresión de la 3ª y del reclasaje de coches.

Otra cosa que no cuadra es la posición de la 4 marcas de clase, entre las ventanillas; se observa en la foto un espaciado de 3-2-4; en toda la información recogida sobre estos coches el espaciado es siempre 3-3-3; sea como fuere, para esta composición he alterado un “Plan D” Roco de 3ª clase (9 ventanas), repintando en verde, reduciendo los ventiladores del techo, y cambiando el espaciado de las marcas de clase según la foto.

Después de plantear este trabajo, he descubierto que Roco comercializó dos “Bolkop” verdes, a partir de sus “Plan D” normales, con la confección de un nuevo molde para el techo correcto; manteniendo el espaciado de marcas de clase como 3-3-3; son las referencias 44295 y 44294 (como A y como AB respectivamente).

3/EL COCHE SUIZO :



Nº 8 – Los coches suizos para servicios RIC de plazas sentadas en épocas anteriores a los años 70 son todavía para mí un cierto misterio; puede que no haya dado con alguna web explícita y completa sobre este tema; pero he elegido este ejemplar Roco por su facilidad de adquisición y porque encaja en modo y época; sin embargo, me consta que existieron otras series antiguas, algunas “umbau” (modernizadas varias veces), que también podrían encontrarse en este tren.

En concreto, es el coche 2ª clase B4-5292, con sus parcas inscripciones de época III y fuelles de intercomunicación; es un vehículo de tipo “pesado” con características RIC aptos para tráfico internacional.

4/LOS COCHES ITALIANOS :

Nº 4 y 6 – Gran variedad asimismo de coches italianos para servicios internacionales en 1957; en la foto de referencia se observa con claridad en primer lugar un mixto moderno tipo 55 (que es un A4B5), con sus habituales colores de dos tonos de marrón (castano-isabella), cuyo contraste claro-oscuro se aprecia suficientemente. La doble ventanilla por departamento delata a distancia el segundo (como en los “verderones” MZA), que debe ser un 2ª clase tipo 37 (formalmente un B10), muy numerosos y utilizados en la época; aunque no se ve suficiente, la librea debe ser del mismo esquema bicolor, de rigor en aquel momento, antes del monocolor castaño que empezó a introducirse en 1961. Ignoro el motivo por el cual los italianos denominan “isabella” al color marrón claro tirando a amarillento u ocre; sin embargo hay una leyenda un tanto “guarra” al respecto.

Modelos ACME, que tiene en catálogo multitud de material de estos tipos. Aunque el mixto viene señalado como “Tipo 57”, el aspecto exterior y dimensional no varía respecto los “Tipo 55”.



LA TRACCION :

Probablemente podríamos situar las Pacific 01 de la DB como las REINAS de la tracción a vapor para expresos en Europa; no sólo por su fama, porte majestuoso, tamaño, prestaciones etc...sino además por la cantidad más que notable de su dotación, lo que le da un peso específico importante en el panorama ferroviario alemán.



Diseñadas para la DRG en los años 20 del siglo pasado, atendiendo a lo que se definió normativamente como material unificado, se construyeron 231 ejemplares para la serie base 01 (números de orden entre 001 y 232); pero si incluimos en el recuento los ejemplares de la serie potenciada 01¹⁰, con tres cilindros, la versión ligera denominada 03 (base) y 03¹⁰ (potenciada), y la versión experimental a 4 cilindros serie 02, cuyos aspectos exteriores son prácticamente idénticos, llegamos al muy respetable y notable parque de 641 unidades. Casi nada.

Un privilegio, pues, poder formar este famoso tren con su no menos famosa locomotora; evidente, la 01 ha sido la vaporosa más reproducida en modelismo HO de toda la historia, todas las grandes marcas, por lo menos las alemanas, la han tenido en su repertorio desde siempre. He elegido esta versión de TRIX, en vez de las más clásicas ROCO, por la modernidad del modelo, el hecho de venir ya digitalizada, y su intrínseca calidad “todo metal”. Existen también las versiones modernizadas de la DB, con nueva caldera de más diámetro y mismos números de orden (modelos HO Roco y Fleischmann), y la versión modernizada de la DR, con re- numeración en el rango 501/535 y ligero carenaje (Piko, Roco y Trix).



Modelo HO de la 01 de Roco, de producción antigua (ref. 4119A) y presentación en época DRG, con sus monumentales pantallas de humos tipo Wagner.



Variopinta sin duda la composición de este expreso, un muestrario selecto de formas y colores variados.



El tren se recorta detalladamente contra el muro posterior de la maqueta, que simula por su color un cielo despejado y luminoso.



El tren expreso HIEX cruza veloz por delante de la sub-estación eléctrica de Sant Vicenç de Castellet.



Reposo del tren en otra de las estaciones de la maqueta Asvica. Una vez más, la imagen de poderío de esta espectacular locomotora. Modelo TRIAX, matrícula 01 147, referencia de catálogo 22022.

Poco queda en la actualidad de estas relaciones trans-europeas, de largo abasto; el tren nocturno ha ido sucumbiendo en todo el continente en provecho de la alta velocidad diurna. Tan sólo los ÖBB, los Ferrocarriles Austríacos, mantienen bien vivas y en su provecho una importante serie de relaciones nocturnas a escala continental y se han hecho con un parque de coches importante al respecto.

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 (salvo creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2017