

Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 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 H0 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.

F108 HIEX (1960) - - - - - Composición HC15A

Referencia EW33A

Nuevamente otro expreso europeo de cariz internacional, como es el más clásico de los Norte-Sur, el famoso Amsterdam-Milán y viceversa, con coches para Roma, Génova, Venecia y Chur; pero en este caso va a tratarse el tema desde una perspectiva distinta a lo hecho hasta ahora; no será la reproducción exacta de un tren anotado o fotografiado puntualmente sino que tratará sobre su composición oficial o teórica.

En este trabajo quiero insistir y presentar el documento técnico en que se basa todo el tema de composiciones, rutas, calendarios de servicio, etc.... en el operador alemán; se trata de una edición interna de la DB denominada "Zugbildungsplan AR", abreviado "ZpAR"; dos veces al año se publica este documento y se distribuye al personal encargado de gestionar el tema en detalle, en los depósitos, grandes terminales y bases de material.

Para los que, como es mi caso, disfrutamos reproduciendo composiciones H0 de la manera más realista posible, ahondando en la historia reciente de estos trenes, repescar del pasado un ejemplar de uno de estos boletines, es como encontrar una mina de oro; es mucho más que intentar vislumbrar una composición de una foto más o menos lejana, es más que buscar anotaciones personales de cierto tren, cierto día en cierta estación: es ir a la raíz del tema y de un vistazo tener toda la formación, para toda la ruta, con los calendarios previstos de servicio de tal o cual coche, y con detalles técnicos complementarios como pesos y longitudes admitidos, tipos de calefacción, departamentos reservados al servicio, orientación obligada de ciertos coches etc....

No es que ahora mismo tenga un ejemplar, pero se publican con asiduidad en los foros alemanes que frecuento copias parciales de páginas interesantes por parte de quienes sí los tienen; he ido reservando muchas de estas copias y estudiando en profundidad el significado casi jeroglífico de una multitud de signos y claves, muchos manuscritos, para llegar a deducir la mayor parte de las especificaciones.

Tanto es así que he seleccionado varias páginas relativas al tren mencionado (F108 Holland-Italien Express, verano 1960, abreviadamente "HIEX"), para intentar formarlo en H0 de la manera más real posible, considerando todas sus variaciones. He de observar que no se citan con total claridad los tipos de coche según conocemos los aficionados, pero pueden deducirse si se conoce el parque disponible o sus características que sí se citan. Sin embargo, un error de interpretación de algún signo es posible.

=====

El expreso HIEX-F108 elegido es el paradigma del tren internacional a múltiples grupos de destinos y encaminamientos distintos, o sea, el colmo de la complejidad para el análisis del documento consultado. 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 : origen y destino en Holanda (NS) e Italia (FS); atravesados norte-sur y viceversa : Alemania (DB) y Suiza (SBB).

No es extraño que haya elegido el año 1960, en plena época III, para esta reproducción; he ahondado en la búsqueda de información por la red, y he llegado a la conclusión que esta época es la más interesante y documentada de esta relación, que, por otra parte, viene de antiguo, y que ha subsistido hasta nuestros días aunque de manera más "descafeinada". La dificultad para mí ha sido mayor, ya que tengo mi colección H0 basada en la época IV y he tenido que buscar a conciencia y adquirir buena parte de los vehículos que lo forman. Pero ha valido la pena, el resultado es espectacular.

He de confesar, pero, que mi interés por el tema nació al encontrar una magnífica foto de Carl Bellingrodt, que enseña entero este tren, en su sentido opuesto F107 Milán-Amsterdam, transitando por Alemania en 1957; quedará para otro día su reproducción exacta, pero por ahora he preferido centrarme en la información del ZpAR de 1960 que he ido encontrando al navegar y cuyo análisis ha dado como resultado el presente documento.

F 108 Holland-Italien-Express

1. 2.
West

Amsterdam CS (20.07)—Utrecht—Emmerich (21.51/53)—Düsseldorf—Köln—Bonn—Mainz (—L'hafen Kurve)—Mannheim—Basel Bad (5.52/6.16)—Basel SBB—Luzern—Gott-hard—Chiasso—Milano—Bologna—Firenze—Roma (21.00) ◆

⚡ ab Oberhausen ** 102% 600'

A) Sommerabschnitt

	Büm	170	Oberhausen—Basel SBB	107	107	Esn	230	2278
Bd	WL		" "	"	"	DSG	3471	"
	WLABm	468	" " (—Chur)	"	179	"	3470	2279
1)	WLAB	6	Amsterdam— " (")	"	"	CIWL	6235	1342
	Bc	89	" " (")	"	"	SBB	5810	"
	WLAAs	5	" —Milano	"	54	CIWL	6220	1343
2)	Pws		" "	"	"	NS	5351	"
3)	Bc	88	" "	"	"	"	"	"
4)	AB	87	" —Genova	"	"	"	5350	1344
	B	207	Basel Bad Bf—Venezia SL	267	"	SBB	5806	2650
	A	206	" "	"	"	"	"	"
a)	B	86	Amsterdam—Roma	107	"	FS	5184	1345
5)	AB	85	" "	67	"	"	"	"

a) 19./20. VIII.—16./17. IX. sonst Bedarf

¹⁾ Liegestrecke Emmerich—Zürich (4 Abt bis Zürich, die übrigen bis Basel SBB)

²⁾ ⚡ 10/910 S/nS 1 Abt (1 Achse) bis Basel SBB

³⁾ Liegestrecke Emmerich—Luzern (4 Abt bis Luzern, die übrigen bis Basel SBB)

⁴⁾ A-Abt Pl 11—16 Pass u Zoll Arnhem—Oberhausen

⁵⁾ 1 A-Abt Pass u Zoll Arnhem—Oberhausen

En definitiva, éste es el documento de base para mi actual trabajo. Como puede verse, el tiempo de trayecto para los extremos Amsterdam y Roma (2 coches directos) es de poco más de 24 horas, una "performance" notable más de cincuenta 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).

Detalles de la ruta que he investigado :

1/Amsterdam-Utrecht-Arnhem es la ruta holandesa NS : electrificada en continua 1500 voltios.

2/Arnhem-Emmerich es la ruta transfronteriza NS-DB : no electrificada en 1960.

3/Emmerich-Oberhausen es ruta alemana DB : no electrificada en 1960; Oberhausen está en las inmediaciones del complejo Rhin-Ruhr, y aquí añade coches en cabeza para Basilea, al tiempo que cambia de tracción.

4/Oberhausen-Basilea SBB es la principal ruta alemana, a lo largo del Rhin, electrificada en su totalidad; el tren sirve los grandes núcleos de Düsseldorf, Colonia, Bonn (capital federal en 1960), Coblenza y Maguncia; más al sur, evita la inversión de Ludwigshafen a través de la curva de conexión con el puente del Rhin, y sirve Mannheim en la otra ribera; sólo le queda remontar el último tramo alemán del rio para llegar a la estación DB de Basilea Badische Bf. (añade 2 coches suizos para Venecia) antes de recabar en la vecina estación suiza Basilea SBB (donde invierte sentido y corta los coches que venían en cabeza).

5/Basilea SBB-Lucerna-Gotardo-Chiasso es la ruta transalpina suiza SBB, en la que invierte sentido en Lucerna. En este tramo, también electrificado 100%, añade coches suizos en cabeza para la travesía interna o destino Milán, pero este hecho no se detalla en el ZpAR, al que sólo le interesa la circulación y la composición en la travesía alemana. Habría que consultar los boletines suizos.

6/Chiasso-Milán Centrale, es ruta italiana electrificada en continua 3000 v.; en la gran estación milanese el tren se descompone, y se reparten sus coches incorporados a otros trenes no detallados en este documento : 1 a Génova (de Amsterdam), 2 a Venecia (de Basilea), 2 a Roma (de Amsterdam).

Mi interpretación de esta formación es la siguiente (he limitado la reproducción a 12 coches, ya que el WL DSG citado en segundo lugar para la ruta Oberhausen-Basilea es facultativo (Bd : sonst Bedarf)).

NUM	TIPO	PROP.	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	DESTINO
1	Büm	DB	2ª cl. UIC-X (54)	Verde	ROCO	64499	Basilea
2	WLABm	DSG	Camas Univ. (59)	Rojo	ROCO	45069	Chur
3	WLAB	CIWL	Camas Univ. "U"	Azul WL	LSMODELS	49150	id.
4	Bc	SBB	Literas Schlieren	Verde	TILLIG	74644	id.
5	WLA	CIWL	Camas Spec. "P"	Inox	HERIS	18018	Milán
6	Pws	NS	Furgón Stalen D ^{iv}	Azul	ARTITEC	20.246.06	id.
7	Bc	NS	Literas Plan N	Azul	HERIS	12210	id.
8	AB	NS	Mixto Plan K	Azul	ELOTRAIN	200.49	Génova
9	B	SBB	RIC-B	Verde	ROCO	44878	Venecia
10	A	SBB	RIC-A	Verde	ROCO	44880	id.
11	B	FS	2ª tipo 37	Bicolor	ACME	55130-4	Roma
12	AB	FS	Mixto tipo 57	Bicolor	ACME	50130	id.

Algunos de estos coches están interpretados a raíz de la composición de 1957 de la foto de Bellingrodt, por ejemplo los tipos y libreas de los dos ejemplares italianos FS. Otros vienen de documentos consultados.

Tracción : según tramos, documentos y lógica en la época de situación (1960), sería la siguiente :

1/CC eléctrica NS serie 1200 Amsterdam-Arnhem

2/V-200 diesel hidráulica DB Arnhem-Oberhausen

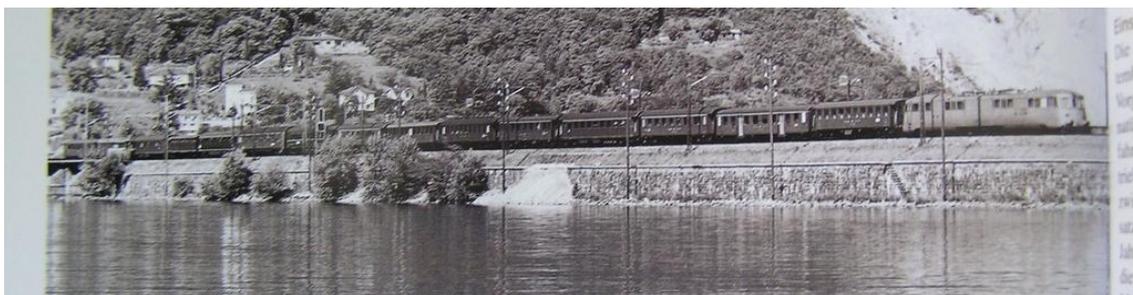
3/E-10 eléctrica DB Oberhausen-Basilea SBB

4/Ae4/7 eléctrica SBB Basilea SBB-Lucerna

5/Ae8/14 "Landi-Lok" para la travesía del Gotardo Lucerna-Chiasso

6/E-428 eléctrica FS (2BB2) Chiasso-Milán

Comentar que la V-200 va a buscar su tren dentro de Holanda, a la estación de Arnhem, algo más allá del límite fronterizo, donde termina la electrificación NS; asimismo, la presencia de la enorme "Landi-Lok" (prototipo de gran potencia) en el Gotardo para este tren no es fantasía, esta foto lo atestigua :



Tomada en Melide (tramo sur del Gotardo) en Agosto-1958, se ven en primer lugar los coches suizos del trayecto Basilea-Milán; los italianos y holandeses se vislumbran en cola. (Foto E.Hofstetter)

Luzern – Chiasso

	Typ	#	Laufweg	aus Zug	in Zug	Verw.	Bemerkung
	Ae 8/14	.	Luzern - Chiasso			SBB	
Fr	F	.	Arnhem - Milano		305	SBB	Kükentransporte
	A	208	Basel SBB - Milano		305	SBB	
	B	209	Basel SBB - Milano		305	SBB	Serie 9901-9960
	B	202	Basel SBB - Milano		305	SBB	Serie 9901-9960
	A	201	Basel SBB - Milano		305	SBB	
	WR		Basel SBB - Milano		305	CIWL	
Bd	WL		Grossenbrode - Milano		305	CIWL	Typ "U"
	WLas	5	Amsterdam - Milano		305	CIWL	Typ "P"
	F		Amsterdam - Milano		305	NS	
	Bc	88	Amsterdam - Milano		305	NS	
	AB	87	Amsterdam - Genova		305	NS	
37	AB	206	Basel - Venezia		305	SBB	
15	B	207	Basel - Venezia		305	SBB	
15	A	206	Basel - Venezia		305	SBB	
	AB	86	Amsterdam - Roma		305	FS	

En esta relación, obra de la interpretación del autor H. Hanke, se relata la composición de este tren en 1960 para el tramo del Gotardo Lucerna-Chiasso; además de la "Landi-Lok", viene el detalle de los coches que cubren el tramo Basilea-Milán, que no están en el original ZpAR alemán; por lo demás, hay sólo pequeñas diferencias : un AB suizo suplementario (o facultativo) nº 37 para Venecia, y falta el B italiano para Roma (que se da facultativo y temporal en el doc. original). El coche-cama "U" facultativo Grossenbrode-Milán procede de Copenhague (Grossenbrode era la terminal "ferry" antes de crearse la "Vogelfluglinie" por Puttgarden). Respecto al furgón de cabeza "Kükentransporte", lo comento en el apartado de los coches holandeses. Por cierto, el tren toma la numeración "54" en Suiza y "305" en Italia.



Mi empeño en este tren tampoco es único, he dado con trabajos en la red donde otros aficionados alemanes u holandeses también han "compuesto" y documentado sus formaciones de este expreso. En todo caso, el aspecto general del tren es sublime, con los azules coches holandeses de testeros redondeados, con el rarísimo furgón "Stalen" de poligonales laterales, el inoxidable coche-camas "P" que conocemos en España, los castaños y marrones italianos, el rojo DSG, la sobria elegancia suiza de sus coches para servicio internacional, etc....; una combinación deliciosa en suma.

Y para el detalle a continuación, buscar los coches adecuados proscribiendo de entrada toda matrícula UIC, inexistente en 1960; todo un reto.

(Foto : Beneluxspoor.net)

1/LOS COCHES ALEMANES :



Nº 1 – Clásico UIC-X del tipo B4ümg-54 (futuro Bm232); antes de la matriculación UIC, los coches alemanes llevaron sus señas en cada lateral, entre la 1ª y 2ª ventanillas por la izquierda : un numero de orden, la abreviación de la base, y el tipo constructivo minuciosamente codificado junto a los datos técnicos principales; más información en menor espacio imposible: racionalidad germana.



Nº 2 – Coche-camas de la DSG tipo WLAB4ümg-59 (futuro WLABm174); 11 departamentos de 3 camas cada uno, empleo universal; dentro de la misma estética de coche, existieron el -54 (futuro 173) y el -67 (futuro 175), todos con pequeñas diferencias de detalle. Estos modelos de coches-cama de la DSG alemana son los equivalentes funcionales del modelo "UH" de la CIWL, y además lo inspiraron.

2/LOS COCHES DE LA CIWL :



Nº 3 – 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 importante es que está ubicado en la época correcta, con inscripción larga y sin matrícula UIC.



Nº 5 – 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.

3/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 H0, 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 6 – Furgón “Stalen D^{iv}” : un diseño que no pasa desapercibido : 40 furgones de este tipo se construyeron en Holanda en 1932, con su curiosa vigía lateral para jefe de tren; muchos se adaptaron a servicio RIC a base de instalar pasillo de inter-circulación, y éstos podían ser vistos en toda Europa. 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 la composición de Hanke figura un furgón suizo para este transporte Arnhem-Milán. Existe otra serie parecida de esta misma estética (5 ejemplares), más largos y con 3 puertas por lateral en vez de 2; son los “Stalen D^v”, todos para servicio internacional.

En H0, la marca holandesa Artitec, especialista en cuidados elementos de ambientación maquetil, los ha producido con rigor y multitud de variantes, 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 7 – Coche de 2ª clase a literas “Plan N”; una construcción reciente en 1960, un tipo de coche moderno (25 unidades), con 10 departamentos; un diseño también bastante personal y distinto del de los vecinos alemanes y franceses; finalizaron sus días en servicio interior como coches de 2ª clase a plazas sentadas.

En H0, el modelo Heris es único para esta serie; Heris parece (acertadamente) ir relleno huecos en cuanto a los coches europeos que decide producir, modelos que no interesan a las grandes marcas.



Nº 8 – 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”, 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 H0 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.

4/LOS COCHES SUIZOS :



Nº 4 – El coche tipo “Schlieren” suizo ya fue presentado en ocasión del “Arlberg Express”; es un modelo relativamente moderno para servicios RIC, que también lo tenía el BLS; sin embargo, la presente versión de 2ª clase a literas era exclusiva de los federales SBB-CFF.

Al igual que los coches 1ª ó 2ª clase, Sachsenmodelle (o actualmente Tillig) produjo este coche en todas sus variantes, como ésta con marcajes época III, bastante discretos Bc4-5153. Lima también los tuvo en catálogo pero no esta versión necesaria para este tren de 1960.



Nº 9 y 10 – 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 estos ejemplares Roco por su facilidad de adquisición y porque encajan en modo y época; sin embargo, me consta que existieron otras series más antiguas, algunas “umbau” (modernizadas), que también podrían encontrarse en este tren.

En concreto, estos son los coches B4-5292 y A4-2045, con sus parcas inscripciones de época III y fuelles de inter-comunicación; son vehículos de tipo “pesado” con características RIC aptos para tráfico internacional.

5/LOS COCHES ITALIANOS :

Nº 11 y 12 – Gran variedad asimismo de coches italianos para servicios internacionales en 1960; pero en la foto de 1957 que he referido antes se aprecian claramente los dos tipos que he elegido en esta ocasión: un 2ª clase tipo 37 (formalmente un B10 ex. C10) y un mixto más moderno tipo 57 (que es un A4B5); la doble ventanilla por departamento delata a distancia el primero (como en los “verderones” MZA); en cuanto a las decoraciones, en 1960 se empezaba a pasar del bicolor a base de los 2 tonos “castaño-isabella”, al monocolor “todo castaño”; pero ambos son bicolores en el tren de hoy. 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.



Bz 32.191 tipo 37, de una serie de 750 ejemplares.



ABz 64.192, foto del mixto tipo 57 con su librea bicolor más atractiva.

LA TRACCION :

Tabla recapitulativa de la tracción, según ya se ha comentado unas páginas antes, con sus equivalencias elegidas para H0 :

REF.	EMPRESA	TIPO	SERIE	MARCA H0	REF. H0	TRAYECTO
1	NS	CC	1200	LIMA	8024L	Amsterdam-Arnhem
2	DB	BB	V-200 ⁰	ROCO	43522	Arnhem-Oberhausen
3	DB	BB	E-10 ¹	ROCO	62490	Oberhausen-Basilea SBB
4	SBB-CFF	2D1	Ae4/7	LILIPUT	(1)4750	Basilea SBB-Lucerna
5	SBB-CFF	2(1B1B1)	Ae8/14	ROCO	63771	Lucerna-Chiasso
6	FS	2BB2	E-428 ²	RIVAROSSA	HR2233	Chiasso-Milán Centrale



Ref. 1 : Una clásica del modelismo, esta CC de origen norteamericano pariente de nuestras "Panchorga" 7800; pero realmente esta CC es algo más pequeña y nada a ver en cuanto a bogies; Märklin, Fleischmann, Trix la han reproducido; pero mi modelo es el LIMA anterior, de motor anular tipo "G", el cual, bien lastrado, funciona muy aceptablemente. Roco la propone actualmente.



Un diseño majestuoso y atractivo de todas maneras, al que la presentación azul oscuro le sienta particularmente bien; al inicio fueron color marrón-rojizo, luego verde turquesa claro a la moda Alsthom (similar al de las 7600 Renfe), después azul y modernamente adoptaron la librea gris y amarillo generalizada en los NS. En la actualidad, sin servicio en los NS, pero sí en grupos privados y en varias asociaciones de preservación.



Ref. 2 : Otra clásica del modelismo, que ha reproducido casi todo el mundo; esta es la Roco, que es posible encontrar en multitud de versiones y referencias; ¡ojo!, es una V-200.0 (futura 220), las V-200.1 (futuras 221 más similares a nuestras 4000) no habían entrado en servicio aún en 1960.

=====



Ref. 3 : Sigo con los archi-clásicos : la E-10 (futura 110), pieza clave del “milagro alemán”, es otra pieza super-reproducida por todos; después de 5 prototipos variados, este modelo encarna la primera serie, activa de pleno en 1960, y pieza clave del servicio exprés hasta 150 km/h.

Esta estética de caja incluye los números 101 a 264 y 271 a 287 de la serie; con pequeñas variaciones sin embargo a nivel de tipo de rejillas y gotera de techo (techo plateado con gotera o techo azul sin); a partir de la 288 visten una nueva caja más aerodinámica con frontal en “pliegue de pantalón” y ventanilla lateral en cabina. Pero una de esta segunda serie no sería adecuada en 1960.....no construidas todavía.



Ref. 4 : Ae4/7, una suiza poco afortunada en cuanto a reproducciones; sólo Liliput, tanto en época vienesa, como con Herpa, como ahora con Bachmann, la tienen; algunos modelos llevan unos grandes radiadores en un lateral pero son a descartar para 1960; luego está el modelo H0 HAG, pero el histórico es obsoleto y el reciente es carísimo ! Y de rabiosa actualidad, el modelo interesante que acaba de sacar Piko. En los SBB, estas numerosas y poco simétricas Ae4/7 (127 ejemplares), cubrían la base del servicio de llanura antes de las Re4/4 más ligeras y rápidas.



Ref. 5 : Ae8/14, o sea, la unión permanente de dos Ae4/7 con un eje libre desplazado por cuestiones mecánicas; tercero de los grandes prototipos del Gotardo, y el único con una caja de estética moderna; más de 10000 CV. continuos y esfuerzo de tracción de 490 kN; con este color "verde tilo" en 1960, después fue también verde oscuro como las otras. Modelo de Roco, con ambas cajas bien motorizadas: como para arrancar las vías, como la real.



Ref. 6 : E-428, la gran familia de “corredoras” para servicio exprés en los FS clásicos, antes de la eclosión de las BBB mixtas de mejor adherencia; tres sub-series con tres estéticas distintas (morros rediseñados básicamente), mi modelo pertenece a la segunda; Rivarossi antes y ahora (con Hornby) reproduce los tres modelos en multitud de versiones.

=====



En esta reproducción de una página del catálogo ACME 2013, vemos el proyecto de este fabricante de proponer bajo la ref. 55094 una “cata” de este tren: grupo de 4 coches incluyendo el camas “P”, el mixto Plan K de producción Elo-Trains con comercialización acordada, y dos italianos (uno de ellos a literas, poco adecuado ya que no me consta en ningún documento de los vistos); sin embargo, año y medio después del anuncio, no se ha visto realizado. La página viene acompañada de una interesante foto de

fondo, donde apreciamos el HIEX real, maniobrando en una estación italiana, mostrando tres de sus característicos coches que sí salen en mi composición: el camas "P", el furgón holandés "Stalen" y el literas holandés Plan N. Pero el proyecto sí ha salido adelante y ha visto la luz desde 2017, con la misma referencia aunque con la denominación "Riviera-Exprés" (?).

=====

Para la circulación de este tren por la maqueta Asvicaf, se ha previsto su formación en el tramo del Rhin, es decir, de Oberhausen a Basilea, con tracción eléctrica a cargo de una E-10; para la coherencia se ha prescindido pues de los dos coches suizos que se añadían al tren en Basilea (numeros 9 y 10 de la tabla de composición). Siguen pues las tradicionales ilustraciones de este evento.







Vídeo :

Unos vídeos por gentileza del socio y compañero Richard Ricard permiten ver el movimiento de este tren por la maqueta Asvicaf. Estos que se enlazan a continuación :

<https://youtu.be/InVMOPG7EcE>

<https://youtu.be/d8SWuee0PAk>

<https://youtu.be/y1SmsrdEeY4>

<https://youtu.be/I1dtl32Jv-A>

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo acreditadas) : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2014 (revisión Abril-2018)