

# Rápido nº 3 "Le Train Bleu" : lujo refinado hacia la Costa Azul



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.

LE TRAIN BLEU ( 1970 ) - - - - - Composición HC12

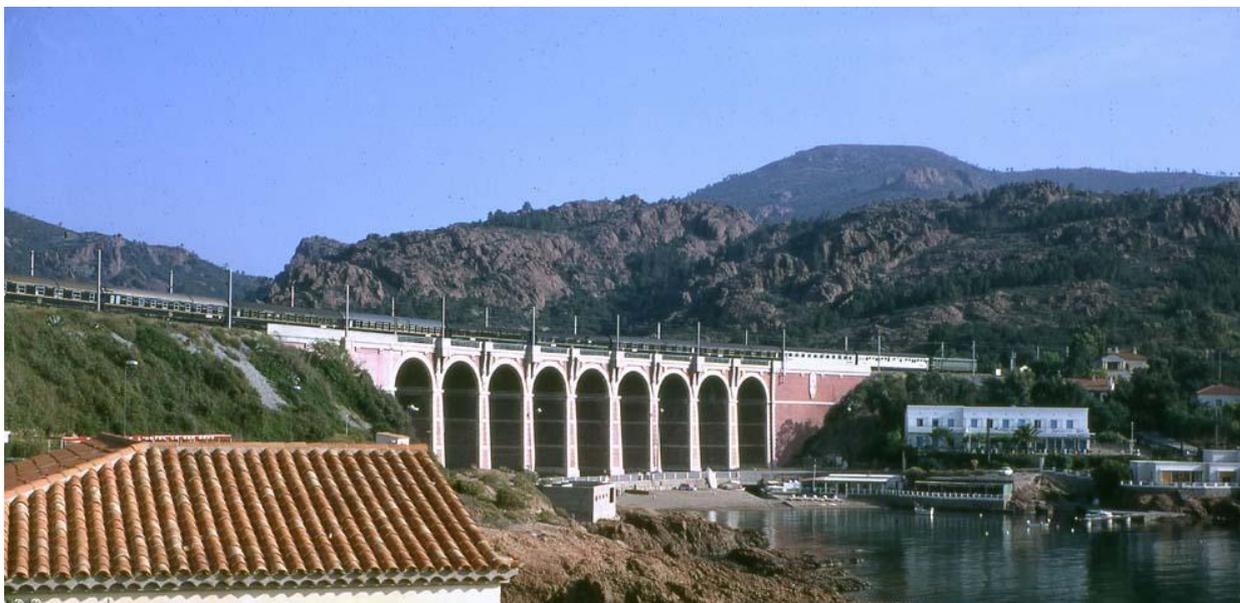
Referencia EW22

Siempre soñé con la posibilidad de formar un tren entero de "La Compañía", tanta es la fascinación que me produce este material tan eminentemente ferroviario y noble cual son los coches-cama y restaurantes de la Compañía Internacional de Coches-Cama.

En la época que me muevo, solo cabían dos posibilidades para lograr este objetivo con las premisas de composición real y en servicio regular : el expreso "Costa Vasca" de Renfe y el presente "Le Train Bleu" Paris-Niza francés. El primero resulta de momento imposible por la inexistencia en el mercado HO de los imprescindibles coches-cama ibéricos YF. Pero el segundo es cosa hecha.

La historia de este tren es demasiado larga para exponerla en este trabajo, ya que tiene hitos importantes y extensos; por ejemplo la construcción de los coches-cama LX ( "Luxe-10 depart." ) que se encargó en 1929 para dotar a este tren; pero elegí una época bastante reciente en la que se podían combinar modelos modernos de coches-cama, manteniendo todo el "sabor" de la exclusividad y de la tradición.

Me decidí cuando localicé esta foto :



Fue publicada en el numero 38 de la revista francesa "Ferrovissime" y presenta al rápido nº 3 "Le Train Bleu" en Anthéor, cerca de Cannes, camino de su destino en Niza. Fechada en julio de 1970, el tren mantiene en esta fecha todo su potencial de "La Compañía", antes de los acuerdos de reparto del parque de julio 1971 y creación del pool "TEN". La librea azul oscuro tan sólo queda truncada por los dos coches-cama inox tipo "P" en cabeza y por un furgón SNCF verde en cola, no visible en la foto. En 5ª y 6ª posición, el coche restaurante tradicional y el famoso "salón-bar" propio de este tren, obtenido por modificación de coches "Pullman" tipo "Côte d'Azur". O sea, toda la carne en el asador, aunque los clásicos camas LX y S ya habían salido de su historia en esta fecha.

Cabe comentar que la reproducción a escala HO del material de la CIWL, tiene ciertos riesgos e inconvenientes que es preciso conocer y dominar, aunque a menudo hay que aceptar pequeñas distorsiones en la coherencia, más en lo relativo a marcajes; he tenido que hacer la vista gorda en algunos de estos temas y poner

en liza material que ya poseía, aunque no cumple el 100% de idoneidad a veces por pequeños o nimios detalles.

Cuadro evolutivo teórico según comento en el párrafo anterior :

1967 : La CIWL acorta su razón social, luego el friso superior de los coches pierde la coletilla "y de los grandes expresos europeos"; no hay problema en los coches con rotulación alemana, ya que éstos ya no llevaron nunca tal extensión.

1969 : El parque europeo de la CIWL aplica la numeración UIC a sus coches, con código de compañía "66", cifra que figura en posiciones 3 y 4.

1971 : Acuerdos de reparto y explotación por las compañías nacionales, en alquiler; las cifras 3 y 4 de la matrícula UIC pierden el "66" y pasan a indicar el código de la compañía arrendataria, "87" por ejemplo para los del parque francés. En principio no desaparecen ni la razón social en el friso ni el medallón de guirnaldas y leones.

1973 : Empieza a aplicarse la librea "TEN" en el parque común, con color azul más claro sin fileteado amarillo, y desapareciendo los signos identificativos de la CIWL; sin embargo, algunos T2 franceses no se repintan y se limitan a adoptar el pictograma "TEN" en amarillo.

A la vista de lo indicado, mi tren ( de 1970 ) debería ser exclusivamente con razones sociales cortas, y matrículas UIC con "66"; NO ES ASI en todos los coches, y debo admitir esta distorsión según lo que comento más arriba.

Composición :

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Existe	Referencia	Idoneidad
1	WLA	P	CIWL	Inox	Lsmodels	49105	99%
2	WLA	P	id.	Inox	Heris	18018	75%
3	WLAB	MU	id.	Azul CIWL	Rivarossi	3542	100%
4	WLAB	MU	id.	id.	Rivarossi	HR4102	99%
5	WR		id.	id.	Jouef	5300	100%
6	WSP		id.	id.	Rivarossi	HR4100-2	85%
7	WLAB	MU	id.	id.	Rivarossi	2517	75%
8	WLAB	MU	id.	id.	Rivarossi	2517	75%
9	WLAB	T2	id.	id.	Rivarossi	3620	100%
10	WLAB	T2	id.	id.	Rivarossi	3619	99%
11	Dd4s	DEV	SNCF	Verde	Jouef	5295	100%
						Media =	91,5%

También se da el caso, en fotos de coches reales y en modelos que producen las firmas de modelismo, de situaciones a priori ilógicas, por ejemplo presentación de decoración pre-1967 y matrícula UIC; ello es debido a que un gran número de estos coches está preservado y restaurado en la actualidad por parte de particulares; la restauración incluye el regreso a la presentación exterior de la época más gloriosa, pero la UIC actualizada es exigible si el vehículo debe circular por las redes de interés general.

La locomotora que da tracción al tren en la foto :



Locomotora SNCF BB-25245 tipo "MTE-Jacquemin", según un modelo muy conocido y divulgado; sin embargo, ésta es la versión bicorriente, que externamente en poco se diferencia de sus hermanas monocorrientes BB-9200 para continua 1500 voltios y BB-16000 para alterna 25000 voltios; observar la curiosidad de que, numéricamente  $25200 = 9200 + 16000$ , como es en la realidad, ya que la bicorriente suma los equipos de ambas monocorrientes.

La serie comprende en origen 51 ejemplares, si bien las 5 últimas números 25247 a 25251 tienen una estética de persianas laterales distinta.

La línea de la costa azul está electrificada en sistema alterna 25000 voltios, sin embargo se usa en exclusiva en ella parque bicorriente, porqué ? porque la estación origen de esta línea Marsella-Saint Charles está electrificada en sistema de continua y no es conmutable, la transición entre ambos sistemas está en plena línea junto al depósito de Blancarde. Y además, en el otro extremo de la línea, Ventimiglia ( FS ) está también a 1500 voltios continua; las máquinas francesas 25200, 22200 ó 25500 evolucionan pues a la perfección, y las italianas se mueven a media tensión, ya que Italia funciona a 3000 voltios de continua.



El modelo es Roco referencia 62514, versión de origen para esta serie (de 1965); este fabricante ha reproducido casi toda la saga de estas "Jacquemin" con calidad excelente. Notar que en la misma saga existe otra bicorriente, la BB-25100, sin embargo se pensó ésta para servicio mixto en líneas de montaña, limitándose a 130 km/h y no a 160 km/h servicio exprés como las demás mencionadas.

Unos años más tarde del "tempo" de la foto ( 1970 ), las BB-22200 echaron de la Côte d'Azur a todas estas BB-25200, que emigraron a otras regiones y muchas se reconvirtieron a servicios "fret".

Esta BB-25200 circula con el pantógrafo delantero levantado porque es el propio de corriente alterna; las bicorriente francesas tienen pantógrafos dedicados para cada uno de los sistemas, y los usan quedan delante o detrás; sin embargo, el de c.a. debe usarse en c.c. en caso de avería del propio, quedando en este caso limitado el amperaje por su paleta estrecha; en caso contrario, el de c.c. puede usarse en "détresse" en c.a., y por ello tiene un diseño de doble patín pero más estrecho que uno normal de c.c., ya que la distancia de aislamiento de los 25000 voltios frente a los 1500 es muy distinta.



Tren esencialmente nocturno, este LTB de la foto ( expuesta accidentalmente con flash ), parece emerger de las tinieblas, dispuesto a atravesar a toda velocidad una zona de estación iluminada ! Mr. Jacques y su reglamentaria bata guardapolvo azul de rigor SNCF, presente en los mandos.

Comento, antes de pasar a describir en detalle la composición, que aunque el tiempo de fasto, lujo y esplendor se asocia a los años 40 ó 50, con sus LX de lujosos y artísticos acabados interiores ( pre-formicación ), no es para mí mucho menos interesante una composición de MU, T2 modernos, que representan una cierta democratización todavía selecta del viaje nocturno ferroviario, antes de la profusión extrema de las "couchettes".

Coche num. 1 :



Coche camas tipo "P", lado departamentos, viejo conocido en la península; está modernizado con burletes, y es idóneo para este tren salvo que la UIC indica 87 y no 66 ( pecata minuta ); modelazo de LsModels ( llevamos años esperando de ellos la versión ibérica anunciada ! ).

Coche num. 2 :



Otro "P", este lado pasillo, y es un modelo Heris de calidad algo inferior al LsModels anterior; es menos idóneo, ya que lleva todavía fuelle, razón social larga y sin UIC....para mejorar la calidad de la reproducción del tren debería sustituirlo por otro de la referencia anterior o de la equivalente 49106. Como es sabido, la historia de los "P" ibéricos empezó en 1969 y terminó trágicamente en 1988 en el accidente por alcance de Valladolid, donde una plataforma DDMA penetró el 50% de longitud de uno de ellos; ante la probada ineficacia del cajón de choque anti-telescopaje, y por preventiva decisión judicial, fue de inmediato vetada la circulación de estos coches en España. Sin embargo, versiones renovadas y remozadas de ellos siguen circulando en centro-Europa, por ejemplo en el parque austríaco.

Coches num. 3 y 4 :



Dos gemelos, dos coches-cama universales tipo "MU", ambos lado pasillo; el segundo es del lote 4701-4740 equipado con bogies Y24 franceses. Ambos modelos Rivarossi recientes, tienen un alto grado de calidad e idoneidad para este tren.



El LTB, nuestro Tren Azul, en el sector de la maqueta Asvicaf que vive sus últimos días, y por el lado contrario a las fotos presentadas hasta ahora.

Coche num. 5 :



Es un restaurante clásico de la vieja producción Jouef, pero se adapta perfectamente a esta composición, aunque no es exactamente de la serie adecuada; siempre he creído que los WR de "La Compañía" son muy semejantes entre sí a pesar de tantas sub-series y constructores distintos. Las 7 ventanas del comedor y las 3 + 2 pequeñas de la cocina son muy generales en casi todos ellos. Pero no sería mala idea hacerse con un modelo Rivarossi de más calidad.

Coche num. 6 :



Este coche es sin duda la "salsa" de este tren, tanto en la etapa histórica a base de camas LX y S como hasta la época de los años 70; el coche salón-bar adaptado especialmente para equipar este tren y formar "couplage" permanente con el WR anterior; en efecto, ya en los años 40 se transformaron 3 coches Pullman de 7 ventanas, tipo "Côte d'Azur" ( el modelo más lujoso concebido ), para dar servicio de salón, bar y ampliación del comedor del WR adjunto; fueron los números 4160, 4162 y 4164, que perdieron su librea bicolor en esta ocasión. Fue muy apreciado de la selecta clientela este espacio de "détente" en un tren puro de plazas acostadas, y pasó a los anales de la historia ferroviaria como símbolo de este tren.



El modelo es Rivarossi, y tiene un lujo de detalles interiores al nivel de lo mejor que se ha visto; sin duda reproduce uno de los coches preservados para servicios especiales, lo que le resta idoneidad para este tren de 1970.



Vista del conjunto del "couplage" WSP + WR que comento, esencia de este tren a lo largo de muchas décadas, y paradigma del lujo que "Le Train Bleu" atesora.

Coches num. 7 y 8 :



En este punto de la composición, para esta nueva pareja de coches-cama MU, he recurrido a la economía y he dispuesto un par de modelos Rivarossi antigua producción que ya tenía en mi parque; son modelos ligeramente acortados ( 292 mm. entre topes en vez de 303 mm. ), pero que dan el "pego"; bien realizados y decorados, solo he tenido que equiparlos con enganche corto por cajetín Fleischmann y uno de ellos, con un emblema de guirnaldas y leones en latón adosado ( producto Mabbar ), ya que en origen va sólo tampografiado; ambos se presentan lado departamentos en las fotos.



Coches num. 9 y 10 :



De nuevo dos gemelos, en esta ocasión dos coches-cama modelo T2 que en 1970 eran toda una novedad reciente; el primero lado departamentos y el otro lado pasillo, como se observa en la foto del tren real capturada. Son modelos Rivarossi de calidad, producción moderna, con alta idoneidad para esta presentación.



Una vista más de esta composición en maqueta.

Furgón num. 11 :



En cola del tren, y como "cenicienta" en cierto modo ante tal esplendor, este modesto furgón SNCF tipo DEV, en su librea de origen verde integral, ocupa el lugar que antaño estaba reservado a un furgón CIWL con vigía; dichos furgones de "La Compañía", serie 1263 a 1296 desaparecieron pronto en la redes europeas, sin embargo en la península equiparon hasta finales de los años 70 el "Sudexpress".



Aunque intruso en esta composición, éste es el clásico furgón que en otras épocas ocupó la cabeza o la cola de este tren. Modelo clásico Rivarossi F num. 1270.

Este tren tenía la virtud de ahorrarse la inversión de sentido en la estación terminal de Marsella-Saint Charles, ya que usaba el "raccordement" y se detenía sólo en la estación de paso de Marsella-Blancarde ( donde se hacía el relevo de tracción ); luego la composición mostrada vale para todo el recorrido Paris-Niza. La tracción en el tramo Paris-Marsella, era a cargo de una BB-9300, que en esta época estaban en el depósito de Villeneuve antes de ser mutadas a Tolosa.

Quedaría antes de la conclusión repasar qué ha sido de este tren desde 1970 hasta nuestros días, y no es erróneo pensar que es una historia más bien triste.

En 1976 pierde el coche salón-bar WSP, y el restaurante WR se va limitando de recorrido hasta desaparecer poco después; a pesar de esta estocada, sigue hasta 1980 con una todavía selecta composición de una docena de coches-cama; sin embargo, en esta fecha y ante la influencia del "efecto TGV" que se nota en toda la red francesa, se reconvierte en un tren a base de 6 coches-cama y 6 literas, desprovisto sin embargo de todo sistema de restauración o "détente"; unos años más tarde pierde los coches-cama MU que todavía ofrecían un cierto lujo en 1ª clase; en 2007 pierde todo rastro de coches-cama, y circula por última vez como "Train Bleu" el 9 de diciembre de 2007.

Desde esta fecha y hasta la actualidad, la oferta nocturna Paris-Niza se limita a un tren de coches-litera en formaciones fijas tipo "Lunéa", por adaptación de material VU exCorail.



Sirva esta "cola de tren" como epílogo y despedida. Buenas noches !

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 foto real ) : Jordi Serra i Miquel

Abril-2013