

“La Flèche d’Or”



Creado en 1926 como un tren Pullman de primera clase, entre Calais y París, sin paradas. En 1926 se puso en marcha el tren Pullman entre Dover y Londres, siendo ambos trenes enlazados por el buque Canterbury, especialmente construido para este servicio.

En ambos lados del Canal de la Mancha la composición estaba formada por 10 coches Pullman de primera clase y sus viajeros disfrutaban de unas condiciones especiales durante el viaje, tanto a nivel de equipajes, servicio a bordo, transbordos marítimos o aduanas.

En el caso que nos ocupa, el “Flèche d’Or se encargaba de cubrir el tramo continental de la ruta y para él fueron diseñados y contruidos los coches Pullman del 4001 al 4030. Todos ellos decorados con la librea chocolate y crema y con unas flechas doradas bajo las ventanillas, que indicaban a que servicio estaban destinados. La composición típica estaba formada por cinco “couplages”, es decir, cinco parejas de coches Pullman, siendo el primero de ellos con cocina y el segundo sin ella, de forma que desde la cocina del primero se daba servicio a los dos coches.

Junto a ellos podían ir uno o dos furgones con el equipaje de los viajeros y los suministros para las cocinas. El más característico era el denominado “Fourgon Truck”, que constaba de una plataforma en cuyo centro se encontraba el espacio para el personal del mismo, mientras que a los lados recibía el equipaje facturado de los viajeros en cuatro contenedores, que facilitaban la carga y descarga del mismo, así como los trámites aduaneros.

Con el tiempo se suprimió uno de los couplages, a fin de adaptar la capacidad al número de viajeros. Posteriormente se reformaron varios coches de primera clase para reconvertirlos en segunda, perdieron el color chocolate, sustituido por el azul real y se incorporaron a la composición coches cama con otros destinos más allá de París.

El tren conoció la incorporación de coches Pullman de otras clases, como los de tipo Côte d’Azur, así como coches convencionales y, con el tiempo, le llegó el relevo a la tracción vapor, conforme se iban terminando las fases de la electrificación de la línea.

Locomotoras emblemáticas se encargaron de su tracción. Desde las Atlantic y las Ten Wheel de Nord, pasando por las Supercapac, hasta las Chapelón y las Pacific Ex PLM. El relevo en tracción eléctrica se llevó a cabo de la mano de las “Jacquemin” de la serie BB16000.

Finalmente, los coches Pullman desaparecerán en Francia el 31 de mayo de 1969, mientras que su contraparte británica, el “Golden Arrow” efectuará su último servicio el 30 de Septiembre de 1972.

Para realizar la composición ha habido que permitir la licencia de una Chapelón Nord, junto con la composición original, ya que, cuando estas locomotoras fueron entregadas, el tren había cambiado su librea por la azul y crema.

El problema es que hay muy poco material motor de la época que no sea fabricado por artesanos o por fabricantes de gama alta, por lo que ha sido necesario recurrir a dicha locomotora.

La composición presentada está formada por el siguiente material:

Nº	Elemento	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	Locomotora	Vapor	3.1192	Nord	Roco	62300
2	Furgón	Fourgon Truck	1260	CIWL	RMA	424
3	Pullman	WSPc	4002	CIWL	Rivarossi	3640
4	Pullman	WSP	4026	CIWL	Rivarossi	3640
5	Pullman	WSPc	4005	CIWL	Rivarossi	2457
6	Pullman	WSP	4018	CIWL	Rivarossi	2568
7	Pullman	WSPc	4008	CIWL	Rivarossi	2489
8	Pullman	WSP	4024	CIWL	Rivarossi	2489
9	Pullman	WSPc	4006	CIWL	Rivarossi	2516
10	Pullman	WSP	4021	CIWL	Rivarossi	2515
11	Pullman	WSPc	4001	CIWL	Rivarossi	3530
12	Pullman	WSP	4022	CIWL	Rivarossi	3530
13	Furgón	F	1264	CIWL	Rivarossi	3519

La locomotora de Roco es de nueva fabricación y corresponde a la que se encuentra preservada en la “Cité du Train” de Mulhouse. Los coches de Rivarossi pueden ser conseguidos con facilidad a través de webs de subastas y se trata de material anterior a la adquisición del fabricante italiano por parte del grupo Hornby.

En cuanto al furgón truck, se trata de un modelo del desaparecido fabricante francés RMA y, aunque es posible encontrarlo, requiere de paciencia, ya que se trata de un material de 40 años que, además, viene en kit. Dada la calidad y la tecnología de fabricación de la época, requiere un poco de trabajo adicional más allá de su montaje. Al encontrarse un tanto fuera de escala, es preciso rebajar los bogies y el bastidor, de forma que quede alineado con la altura de los coches del resto de la composición.

Barcelona a 27 de Mayo de 2013.

Ángel González (Ciwl)