

“The Night Ferry – Le Ferry Boat de Nuit”

“Night Ferry” approaching Paris in 1955. Photo: Jean Porcher.



Hoy en día, con la existencia del Channel Tunnel, parece que siempre hubiese existido una conexión directa entre el Reino Unido y el Continente, por mediación del ferrocarril, pero esto no siempre ha sido así.

Aparte de las diversas conexiones por ferry, dedicadas al transporte de mercancías, el único servicio de viajeros que atravesaba el canal fue el Night Ferry. Tren expreso nocturno que unía las ciudades de Londres y París siguiendo la ruta marítima entre Dover y Dunkerque.

Para ello, se construyó una serie de coches cama especialmente diseñada para esta ruta, los de tipo F, dados los condicionantes del restrictivo gálibo del Southern Railway. Los coches eran más cortos y estrechos, de forma que pudiesen circular sin problemas. Solo tenían puerta de acceso en un extremo y el escalón inferior del estribo debía plegarse para circular en el Reino Unido.

Series especiales de furgones fueron construidas o modificadas para este tren, tanto del SR como de Nord, PLM y SNCF. Fue necesaria la supresión de los estribos en los furgones continentales y todos ellos recibieron la marca de un ancla, que indicaban que eran aptos para su uso en ferries.

Por último, una serie de plataformas fueron especialmente diseñadas para su uso en la rampa de carga de los muelles de Dover, ya que no estaba permitido que las locomotoras entrasen en ella.

Para el paso del canal, tres ferries fueron construidos. El Twickenham Ferry, el Shepperton Ferry y el Hampton Ferry, que estuvieron trabajando hasta principios de los años 70, con un paréntesis durante la Segunda Guerra Mundial en que fueron modificados como buques de transporte, para lo cual se les instaló una rampa que permitía el desembarco en cualquier muelle, y como sembradores de minas marítimas. Hacia finales de su vida útil fueron progresivamente sustituidos por el Saint-Germain, el Vortigern, el Chartres y el Saint Eloi.

Sobre los puertos, tanto en Dover como en Dunkerque fue necesaria la construcción de esclusas que permitiesen que los ferries estuviesen a una altura constante durante los procesos de carga y descarga, cosa nada fácil a consecuencia de las mareas e inclemencias meteorológicas de la zona.

En cuanto a los coches camas, son dos las subseries que formaban los de tipo F. Del 3788 al 3805, construidos entre las dos guerras por ANF Blanc Misseron y CGC Saint Denis y los coches del 3983 al 3989, construidos por la CGC Saint Denis, para sustituir los coches destruidos o expoliados durante la guerra, ya que algunos quedaron bajo la bandera de la Mitropa, que los reconvirtió en restaurantes, aunque su procedencia se delataba por las especiales dimensiones de estos.

En cuanto a su tracción, en el Reino Unido fueron las locomotoras de vapor del SR de los tipos Schools, Lord Nelson, West Country/Battle of Britain, Merchant Navy o Britannia las que llevaron a cabo el servicio, mientras que en Francia, las reinas eran las conocidas Chapelon 231E. Al incorporarse al tren el coche cama procedente de Bélgica, las locomotoras de las series 10000 y 12000 fueron las encargadas del trayecto por las vías de la SNCB.

Con la llegada de las electrificaciones y la retirada del vapor, las E5000, E6000 y 33000 de BR, las "Jacquemin" BB16000 de la SNCF y las diesel belgas de la serie 212 se encargaron de la tracción.

Para reproducir la composición se ha recurrido al libro "*60 ans de compositions de trains de nuit français*", de Jean Pierre Malaspina y Marc le Gad, gracias al que se ha podido formar la siguiente:

Nº	Elemento	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	Locomotora	Vapor	231E22	SNCF	Roco	62305
2	Furgón	Ferry van	Dqd2mg2 26427	SNCF	MMM RG	310
3	Furgón	Ferry van	56 87 93-17 874-6	SNCF	MMM RG	312
4	Coche camas	Tipo F	WL 3797	CIWL	L.S. Models	49121-1
5	Coche camas	Tipo F	WL 3791	CIWL	L.S. Models	49121-2
6	Coche camas	Tipo F	WL 3789	CIWL	L.S. Models	49121-3
7	Coche camas	Tipo F	WL 3801	CIWL	L.S. Models	49122-1
8	Coche camas	Tipo F	WL 3805	CIWL	L.S. Models	49122-2
9	Coche camas	Tipo F	WL 3988	CIWL	L.S. Models	49122-3
10	Restaurante		WR 2871	CIWL	Rivarossi	2566
11	Rapide Nord	1ª clase	A8myfi 2465	SNCF	L.S. Models	40190
12	Rapide Nord	2ª clase	B9myfi 24594	SNCF	L.S. Models	40190

En este caso, también ha sido necesario hacer algunas concesiones, como la incorporación de coches cama de tipo F con dos decoraciones distintas, ya que LSM no ha fabricado unidades suficientes para completar la composición con coches de la misma época, o con los furgones que, si bien corresponden al tipo usado en el Night Ferry, no podrían circular por el Reino Unido a causa de los estribos.

Mientras la locomotora y los coches de viajeros son fáciles de conseguir, el caso de los furgones, fabricados por la desaparecida firma francesa MMM RG hace cuarenta años, es más complicado, aunque de vez en cuando es posible conseguir alguno a través de las webs de subastas.

Barcelona. A 28 de Mayo de 2013.

Ángel González (Ciwl).