

LA SAGA DE LOS OMNIBUS : 1922

MADRID-CORDOBA-MALAGA



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 más interesantes expresos de Renfe de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad en base a anotaciones de composición personales en el periodo que va entre 1972 y 1981, una década realmente prodigiosa en cuanto a variedad y cantidad de material en circulación, y en la que el tren llegaba a todos los rincones peninsulares y al alcance de toda la población.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en muchos casos (casi en el 50%) se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

1922 Omnibus Málaga (1977) - - - - - Composición CR7713

Referencia EW32

Sigue la saga de los ómnibus con el presente, de Madrid-Atocha a Córdoba y Málaga; una total sorpresa cuando lo descubrí en mis anotaciones en Atocha y lo consulté en las guías : un ómnibus NOCTURNO y de muy largo recorrido !!

Sin duda, un residuo de lo que eran antes los "correos" que recorrían toda una línea radial con parada en todas las dependencias y tiempos de recorrido superiores a las 24 horas (con lo cual forzosamente tenían parte del trayecto nocturno).

En 1977, parece complicada la justificación comercial de semejante tren, con marcha lentísima y multitud de paradas (salvo en el tramo de cercanías Villaverde a Aranjuez), además doblado por el expreso "Costal del Sol" a Málaga y por la batería de expresos andaluces nocturnos a Córdoba; más bien creo se trataría de un tren de "cabotaje", de servicio "fino" en todas las dependencias abiertas, para uso propio de la red, y para trasiego de paquetería (que justificaría los 3 furgones en cabeza).

Sin embargo, para el atrevido viajero, posiblemente en un tramo parcial de su ruta, todo tipo de comodidades paliativas : 5 coches de 1ª clase, cuatro de ellos explotados ya oficialmente en 2ª (BB1) y el quinto marcado aún 1ª pero que sería usado como 2ª si atendemos a que sólo figura indicada dicha clase inferior en las guías.

La composición que anoté (sin detalle numérico de cada coche), formada en una de las vías exteriores lado izquierdo de Atocha, no tenía todavía locomotora en cabeza; he de confesar que, por lo tardío de su salida, no esperé a este acontecimiento y me retiré a cenar y dormir cansado de toda una tarde de trasiego anotador (menudas caminatas por los larguísimos andenes, para no cruzar vías). No sé si es una "leyenda urbana", pero creo haber leído que este tren fue el último de viajeros que estuvo asignado a las 7800 "Panchorga"; sea como fuere, este evento plausible todavía en 1977 ha sido considerado en esta emulación, para de paso, sacar a relucir esta reciente novedad motriz de Electrotren. Un poco de imaginación tampoco viene mal !

Horarios de 1977 :

TREN 1922		TREN 1921	
s. Madrid Atocha	23,40	s. Málaga	13,40
Il. Córdoba	9,38	s. Córdoba	20,35
Il. Málaga	16,40	Il. Madrid Atocha	7,15

Posiblemente este tren sufra cambios de composición en ruta, ya que tiene prescritas largas paradas en algunas estaciones : 40 minutos en Linares-Baeza, 24 en Espeluy, 1 hora 27 minutos en Córdoba; por ello es preciso advertir que los coches presentados, así como la probable tracción, sólo valen a la salida.

Y como suele ocurrir, ni una foto de este tren, entre otras cosas por lo nocturno de su ruta en el tramo castellano-mancheño; pero es que tampoco he localizado en los foros detalle ilustrativo alguno, vaya, casi como un tren fantasma !

En concreto :

Omnibus 1922 de Madrid-Atocha a Málaga, 16 de abril de 1977 formado en origen :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M					
1	DD-8100 *	Furgón	TC		Rivarossi
2	J-300.000 *	Furgón auxiliar	Electrotren	1340	
3	DDT-8000 *	Furgón y Calderín	TC		Microtren
4	AA-8000 *	1ª	Electrotren	18008	
5	BB1-5200 *	2ª ex. 1ª	Electrotren	5023	
6	BB1-5200 *	2ª ex. 1ª	Electrotren	5071	
7	BB1-5200 *	2ª ex. 1ª	Electrotren	5037	
8	BB1-5200 *	2ª ex. 1ª	Electrotren	5024	

Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Furgón de la gran serie DD-8101/8190, moderna, construida en 1973 de manera más tardía que el resto de los coches 8000, para liquidar del todo los furgones de madera ex. MZA, metálicos ex. Oeste o ex. CdeA etc... que todavía circulaban. El modelo procede de un coche Rivarossi con bogies MD Electrotren, a base de "chapado" de sus laterales. El modelo esta previsto en el surtido Electrotren para breves fechas.

Furgón num. 2 :

Complemento para este tren, que tiene una marcada función "paquetería". La inclusión de vagones de mercancías en trenes de viajeros viene facilitada por el límite 100 km/h de éstos en la época. El vagón debe por esta razón poseer rodamientos a bolas y no cojinetes de fricción.

El modelo aquí presentado procede de Electrotren, que se ha aplicado en reproducir estos vagones "unificados largos" serie 300.000 sólo en sus versiones de caja entera, sin garitas ni plataformas de freno (Ktrain, por el contrario, se ha aplicado



sólo a éstos últimos : quizás por complementariedad o estrategia ?). Procede del 2º molde empleado, el primero era más básico y sin cajetín NEM en el enganche. Sin embargo, la presencia de los índices "kk" en la matrícula UIC lo situaría claramente en los años 80 y no en 1977. Por lo demás, vale.

El vehículo lleva cajetines NEM para escoger el enganche, pero dichos cajetines están sólo articulados y sin elongación; creía iba a ser un problema para acoplarlo a dos largos furgones por uno y otro lado, pero no : la elongación de sus vecinos es suficiente para suplir su carencia, y el invento ha funcionado con unas cabezas de enganche corto Fleischmann Profi, ante mi sorpresa.



Aspecto de la sección "furgonil" de este tren, con la curiosa (y poco estética) situación del "J" entre los dos furgones 8000.

Furgón num. 3 :



Furgón de paquetería, personal y calderín de calefacción a vapor; el "necesario" en este tren, porque, a fecha de abril, estamos en servicio de invierno, y las 278 no dan ni calefacción a vapor ni eléctrica al tren. Este detalle impone la situación de este furgón JUNTO A los coches de viajeros, después del J-300.000; de otra manera, el "J" cortaría el paso de la tubería de vapor (aunque existieron algunos "J" con posibilidad de paso, los marcados "Jfvi" ó "Jfhvi", que eran preferentemente de color verde para ser integrados en trenes de viajeros en cualquier posición).

El modelo aquí presentado procede de un kit de resina de Microtren bajo un chasis Jouef.

Este tren de hoy, puede ser fácilmente reproducido por los aficionados con productos comerciales, salvo este furgón, no provisto. Sin embargo, les animo a que en su lugar incorporen un DDT-5000 de Mabar, pequeña variación.....pero que sea un "DDT" y no un "DD",.....no me dejen a los sufridos viajeros helados de frío !

Coche num. 4 :



Coche de 1ª clase marcado como tal, aunque con dudas de que fuera explotado como tal en este tren. Modelo del surtido base Electrotren.

Coches num. 5 a 8 :



Grupo de 4 coches ex. 1ª clase declasados ya a la clase inferior, como fue norma en todos los 3000, 5000 y 6000 a partir de los 70's, salvo mixtos. 7 cómodos departamentos de 6 u 8 asientos, con la amplitud longitudinal de la clase superior.

Podría haber un BB1-6200 en el tren ? Es posible, pero la función y el aspecto era el mismo que el de los BB1-5200 que he formado.

Electrotren se ha prodigado abundante en versiones de este coche, todo salido del mismo molde que explotan desde el año 1993; luego pueden tenerse fácilmente 4 matriculaciones distintas para el mismo coche, como he intentado yo ahora. Si los datos no me fallan, esta es la relación producida :

REFERENCIA	MATRICULACION
5023	BB1-5247
5024	BB1-5255
5036	BB1-5263
5037	BB1-5289
5056	BB1-5224
5057	BB1-5252
5071	BB1-5235
5077	BB1-5257
5081	BB1-5219

A lo que habría que añadir algunas ediciones especiales, como por ejemplo para la ARMF de Lleida con matrículas en el rango BB1-6200. Sólo se han transcrito las versiones "verde" época IV, con UIC. La serie real va hasta el BB1-5301, pero no están todos, ya que hay que descontar los AA-5000 salteados transformados con bar añadido AAr-5000.

Para dar una ligera variedad en el tren, el último coche de la composición es un modificado con testeros de fuelle clásico, lo que era corriente todavía en los años 70 sobretodo en el parque de los 6000 más que en el de los 5000. Se trata de una modificación artesanal con un buen resultado estético.



TRACCIÓN



Lo dicho : otra pieza de muy reciente producción Electrotren (ref. 3028) en la que la gran mayoría de consumidores acordamos en que raya la perfección. Un aplauso para el gabinete de diseño Electrotren, capaz de estas maravillas, tanto para su marca como para las otras de Hornby, y, que, como tal, y siguiendo la moda, será o ha sido desmantelado de su ubicación en Alcalá de Henares.

Como soy un eterno impaciente, por mi cuenta ya tenía desde hace años una 7800 de mi elaboración (matrícula 7823), a base de carcasa en resina de P. Elvira y

chasis motor de una diesel americana Walther's Alco FA (con un bogie de recambio añadido, libre, en la parte central).



Un aspecto correcto, sin embargo problemas de explotación por el poco ajustado desplazamiento del bogie central, con tendencia al descarrilo al no ir lastrado, sino colgante. O sea, me viene a las mil maravillas la pieza de Electrotren, perfecta en circulación pese a lo complicado del sistema de 3 bogies, tanto en HO como en la realidad.

En la 7800 real, el bogie central era fijo (ni siquiera rotación), con los que los dos bogies extremos debían rotar y desplazarse lateralmente a la vez, para inscribir las curvas; este mismo método era usado por las E626 italianas, y no sería un gran problema para los transalpinos ya que 448 de estas máquinas estuvieron en servicio entre 1927 y 1989. Sin embargo sí fue un problema de estabilidad, mantenimiento, etc... para nuestras "panchorga".

En la 278 HO, se juega al revés : los bogies extremos son giratorios, como lo serían los de una BB normal, y llevan la tracción; el bogie central, debe desplazarse lateralmente unos milímetros a cada lado para tomar las feroces curvas; pero no acaba ahí el problema : tal bogie debe tener "recorrido" vertical en los dos sentidos, también de unos milímetros, sin nada que lo impida; de lo contrario, en los cambios de rasante cóncavos queda colgante y descarrilado, y en los convexos queda aplastado contra la caja y con los dos bogies motores al aire, sin tracción. Parece que Electrotren ha resuelto de forma exitosa estas imposiciones técnicas.

Sin embargo, un problema en la tracción : perfectamente posible en el tren real, se ha dado en el tren HO : la 7816 se ha declarado "inútil" en el momento de empezar la tracción de este tren !!!

Un problema eléctrico ha hecho que la circulación de este ómnibus haya tenido que ser encomendada a una 333 que de casual estaba disponible por los alrededores, con el consiguiente retraso en la salida y las maniobras de corte y acople suplementarias. Real como la misma vida !



El ómnibus 1922 ha podido por fin ponerse en circulación con una locomotora de socorro.



El tren aborda el tramo superior de la maqueta Asvica, con la bifurcación del ramal industrial en primer plano. El tamaño no excesivo de esta composición facilita su circulación e integración en maquetas de todo tipo.



Echaban en falta la foto del viaducto ? Pues aquí está !



Ambiente muy "trenero" en la sesión vespertina de los miércoles en la maqueta Asvicaf; el ómnibus coincide con un "camello" 592 y con una formación de expreso "estrella"; ya sé que dirán.....pero es que la correlación temporal no es el principal aspecto a tener en cuenta en estas sesiones ! Material de compañero PLM, que asimismo ha asegurado la tracción de auxilio al tren de hoy. Gracias !



Majestuosa entrada del ómnibus 1922 en la estación de Vallhonestà, donde tendrá parada prescrita así como en todas las de su largo recorrido. El porte de una 333 en cabeza de un tren es inigualable, casi tanto como con la 7800 que era la titular.

.....

Poco he podido averiguar de cual fue la trayectoria de este tren más allá de 1977; pero no es de augurar nada bueno; si han ido desapareciendo los servicios nocturnos por el desarrollo de la alta velocidad diurna, mucho antes se suprimiría este tren, incluso antes del finiquito de los servicios de paquetería ferroviaria.

Pero no deja de ser una interesante y curiosa composición, fácil de reproducir en modelismo, y como parte de la historia ferroviaria de este país que me esfuerzo por mi parte en no olvidar.

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

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Octubre-2016