

# IC LILLE-AMBERES

## El tren más flamenco



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.

IC Lille-Amberes ( 1986 ) - - - - - Composición CE147

Referencia EW52

Un pequeño vistazo a la SNCB ( Société Nationale des Chemins de Fer Belges ), lo que no es nada corriente en esta serie ni en la afición en general al ferrocarril europeo, aparte de los nativos, claro.

Y sí, el mas "flamenco" de los trenes, naturalmente por realizar por Flandes su recorrido íntegro, aún siendo un tren internacional; y es que, por mucho que exista una frontera de país entre Tourcoing ( Francia ) y Mouscron ( Bélgica ), estaciones ambas en el trayecto de este tren, no se observa una variación profunda de estética ni de carácter a un lado y otro de la imaginaria línea. Lille ( "Lila" según la terminología española clásica ), es la más flamenca de las capitales francesas, ubicada apenas a una docena de kilómetros de la Bélgica política. Y debe ser por ello que han rebautizado "Lille-Flandres" su estación término principal, desde que existe la estación subterránea de paso del TGV "Lille-Europe".

Y como que el bilingüismo es de ley en aquel país, a razón de sus dos comunidades culturales y lingüísticas, la valona y la flamenca, de parecido peso geográfico y demográfico, cabe indicar que SNCB se expresa como NMBS ( Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ) en términos flamencos, y en general son presentadas las dos denominaciones juntas en los documentos belgas.

Al grano : desde hace muchos años, los servicios ferroviarios belgas, con sistema más o menos cadenciado, han considerado Lille como el extremo de una de sus más típicas relaciones Inter-City internas y la presentan como tal; esta ruta suele atravesar el país por su mitad superior, sin tocar la capital Bruselas, para finalizar en el importante polo urbano y portuario de Amberes ( Antwerpen - Anvers ).

Ya en mi breve visita a Lille en 1982, percibí esta situación, ya que un tren belga con coches M2 de servicio interior esperaba la salida; esta es la foto del acontecimiento, con una calidad deplorable por problemas de exposición de mi aparato fotográfico bajo la típica luz de la zona ( nublado / neblina / plomizo ) :



Lille ( Francia ), 10-4-1982 : locomotora diesel belga HLD-51 con coches M2, calefacción a vapor, saliendo hacia Bélgica. Servicio IC interior belga.



Pocos años más tarde, la SNCB adquirió máquinas eléctricas poli-corriente en cantidad suficiente como para atender servicios Inter-City y mercantes, ya que con las existentes series 15, 16 y 18 se hacían sólo los TEE y expresos destacados. Fueron los 12 ejemplares de la serie 12, aptos a los 3000 v. continua belgas y a los alternos 25000 v. franceses de la zona Nord de la SNCF. Estas locomotoras, junto con los más modernos coches M4, también del servicio interior, tomaron el relevo en la relación Lille-Amberes e inversa, con capacidad de reversibilidad ( que ya se operaba con los M2 pero no con todos los tipos de locomotoras ).

En 1986, ya se viajaba así, y he situado esta fecha para mi emulación de hoy; las composiciones variaban entre 5 y 8 coches, uno de ellos piloto de reversibilidad, y también equipado en 1ª clase más furgón. La frecuencia normal era de muchos servicios diarios, aproximadamente un tren cada dos horas en cada sentido.

Detalle de la composición preparada :

	TIPO	PROP.	DETALLE	DECORACIÓN	MARCA	REF.	
1	M4 B	SNCB	2ª clase salón	Rojo Burdeos	LIMA	309132	
2	M4 B	SNCB	id.	id.	LIMA	309132	
3	M4 B	SNCB	id.	id.	LIMA	309132	
4	M4 B	SNCB	id.	id.	LIMA	309132	
5	M4 B	SNCB	id.	id.	LIMA	309132	
6	M4 ADx	SNCB	1ª cl. furgón cabina	id.	LIMA	309134	Modif.

El recorrido es de 114 km. y se realizaba en aprox. 1¾ h., con una docena de paradas intermedias.



Este es el aspecto real del coche piloto que cierra estos trenes ( o los encabeza ); por el resto es un coche de 1ª clase con furgón; el tren de la foto es de la relación con Lille que aquí comentamos, ya que se observa la franja azul entre la amarilla y la blanca; indica que es capaz de pilotar la locomotora bajo la tensión de 25 kv. alterna, aptitud que no les hace falta a los coches

piloto de las líneas puramente interiores bajo corriente continua a 3 kv. ( y que no llevan la citada indicación externa azul ).

## Los Coches tipo M4 reales :

Brevemente, es una serie de coches construidos para servicios interiores, especialmente los de tipo más rápido "Inter-City", y explotados en ramas puras en

general con reversibilidad, formando trenes con cadencia a lo largo del día en cada eje así equipado. Total construidos a partir de 1979 : 579 coches; los más numerosos de 2ª clase tienen 104 plazas sentadas, con 11 tramos de 10 plazas cada uno ( 2 + 3 ), con pasillo central no simétrico, con puertas paracentrales; los de 1ª clase son de 72 plazas con puertas en los extremos; aptos a 160 km/h, calzan bogies tipo francés Y32, como los coches Corail de la SNCF. 24,26 m. de longitud estándar, lo que les permite un incremento de anchura para alojar mejor las 5 plazas de frente. Sin climatización.



Aspectos interior y exterior de un M4 de 2ª clase. Bastante espartano el interior, pero se estimaba suficiente para los cortos recorridos del geográficamente pequeño país que es Bélgica.

Los M4 inauguraron en la SNCB la decoración rojo burdeos con franja blanca, que después se extendió a otros vehículos más antiguos, como los M2. En la actualidad, los supervivientes que plantan cara a la invasión de las unidades de tren ( como en todas partes, parece ), se decoran de blanco con franjas bajas rojo y azul.

## Los Coches tipo M4 en modelo H0 :

Tan solo dos producciones son a indicar : LIMA y OS.KAR, curiosamente las dos italianas para unos coches belgas.....; i, como no, una en proyecto anunciado desde hace lustros y nada visto : LsModels.





El modelo LIMA es correcto ( foto de arriba ), escala 1/87 en longitud, sin detalles superfluos; una primera serie con enganches solidarios al bogie y una segunda ya con elongación; sólo las cajas de 1ª y 2ª clases, no los mixtos furgón ni los pilotos; en todos los colores, y a menudo en cajas completas de 4 ejemplares, a base de 3 B + 1 A. Estos coches tienen una ventanilla cegada en uno solo de los laterales, espacio que incluye internamente el WC.

El modelo OS.KAR es posterior, también correcto y más detallado, con producción de todas las variantes de caja y color; el problema es que fueron de difusión casi confidencial y si salen al mercado de subasta llegan a altas cotas de precio.

Mi tren de hoy es con material LIMA que de origen era sin elongación; pero acerté conseguir en subasta un lote cuyo anterior propietario había instalado los timones de enganche marca RIBU que la permiten. Asimismo, por su cuenta o a través de algún artesano modelista, venia el coche piloto obtenido por modificación de un coche de 1ª clase, con iluminación incluida: tota una ganga ! Aunque la calidad modelista de la operación es más bien regular y no admite una contemplación ..... demasiado cercana.



# TRACCIÓN

Al mismo tiempo que los M4, la SNCB adquirió una generación de nuevas locomotoras eléctricas, todas ellas de tecnología electrónica "chopper", y construcción y diseño locales sin licencias de las grandes multinacionales del sector.

1/25 CC serie HLE-20

2/60 BB serie HLE-21

3/60 BB serie HLE-27

4/12 BB serie HLE-11 bi-tensión para tráfico con Holanda

5/12 BB serie HLE-12 bi-corriente para tráfico con Francia

Todas ellas son iguales de aspecto, en especial las BB; las CC son lógicamente más largas y con diferente disposición de las rejillas laterales.

En el capítulo de "estética ferroviaria", se da en general al material belga i más en concreto a estas series de morro apuntado y estrecho y perfil bajo, una calificación poco agraciada; no me parece una sentencia justa, más bien es un estilo propio, original y característico, quizás mejorado si cabe por sus decoraciones elegantes y estilizadas azul con franja amarilla.

"HLE" y "HLD" indican algo parecido al "BR" alemán : serie de locomotora eléctrica o diesel. Las HLE-21 y HLE-27 solo se diferencian por la potencia instalada, menor en las primeras y destinadas a servicios menos imperativos.



Bajo la imponente estructura metálica de Amberes-Centraal, la 1203 sale con un tren Inter-City de coches M4 destino Lille. Foto L. Schrijvers.





La misma 1207 de mi modelo, aquí a escala real 1:1 empujando un tren de M4 de la relación IC que es el objeto de este trabajo.

Estación de Coutrai / Cortrique / Kortrijk ( Bélgica )

Foto : E. Konijnendijk



HLE-11 : esta pequeña serie, para unir Bélgica y Holanda, presenta este color especial para armonizar mejor con el amarillo NS. Pero lo más curioso, es que no son 1101-1112 como sería de esperar, sino que son 1181-1192. Porqué ? Los holandeses tienen una serie 1100 con números 1101-1160, y hay que evitar confusiones !





## **LAS HLE-12 Y DERIVADAS EN MODELO H0 :**

Otra vez, sólo dos firmas las han producido : LIMA y LSMODELS.

Las LIMA hay que buscarlas muy atrás, en los años 70 cuando todavía utilizaban el motor circular "G" y como corolario, una altura de caja sobre el chasis muy fuera de cota; no se reharían, extrañamente, con mecánicas modernas. Incluyeron las series 21, 27 y 11, pero no la 12. Modelos actualmente de museo del juguete. Foto sigue.



Las LSMODELS, recientes, están al nivel de la expectativa de calidad que la marca belga destila. Se fabricaron pequeños lotes de todas las series de BB, con variantes de marcajes y numeraciones. Actualmente muy difíciles de adquirir, producción completamente agotada y problemas de la marca para los "rerun".



HLE-12 LSMODELS, referencia de catalogo 12088. Producción 2009.



También, aunque fuera del tema de este párrafo, las CC serie 20 sólo se han fabricado por parte de ROCO, en todas las variantes incluyendo la decoración, original sólo para ellas, totalmente verde. Modelos de calidad, gran peso y funcionamiento impecable ( foto que sigue ).









Imágenes ya típicas y clásicas de lo que da de sí esta maqueta social en lo relativo a la circulación de trenes; en este caso, lo ligero de la composición permite su explotación realista en instalaciones caseras mucho más pequeñas, sin desentonar nada.

La maquina circula con el pantógrafo delantero levantado ya que figura que se mueve por el tramo belga de su recorrido, y entonces lleva funcionando el pantógrafo correspondiente a la corriente continua, como es de rigor con independencia de que esté situado delante o atrás.



Aspecto impoluto de la maquina, con los amortiguadores sin ensuciar !



## EPÍLOGO

Algo "off topic", pero esto es lo que motivó mi paso por Lille :



El "Mongy", el tranvía interurbano de la aglomeración del norte, que además de Lille propiamente dicha reúne a las vecinas Roubaix y Tourcoing; este tranvía, raro superviviente en 1982 del estilo de los antiguos "vicinaux" belgas, era toda una atracción y, puesto a darme un paseo por Francia con la tarjeta de libre paso semanal de la SNCF, valía la pena llegarse allí a plasmar la foto; llegué al mediodía, viniendo desde Paris en un rápido que lo era mucho..... y partí al crepúsculo en litera "Corail" con el que sería el "Flandres-Riviera Express"..... no me apeé hasta Cannes ( Côte d'Azur ), atravesando el hexágono sin darme cuenta casi. En la actualita, la línea tranviaria sigue funcionando con material modernísimo.

A día de hoy, las nuevas locomotoras de las generaciones TRAXX Bombardier y Eurosprinter Siemens ( y derivadas Taurus, Vectron etc... ), tanto propiedad SNCB como privadas, han desplazado a las HLE-12 de su cometido internacional; era preciso pues encontrarles un destino y así ha sido : la empresa checa CZLoko las ha adquirido, transformado, para proponerlas a los operadores ferroviarios que precisen de una máquina para servicio mercante apta a dos tipos de corriente ( 3 kv. continua y 25 kv. 50 Hz. alterna, que, por cierto, son los dos que se usan en la República Checa precisamente ). La foto publicitaria siguiente lo acredita.



*Con agradecimiento a la asociación ASVICA 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*

*Noviembre-2017*