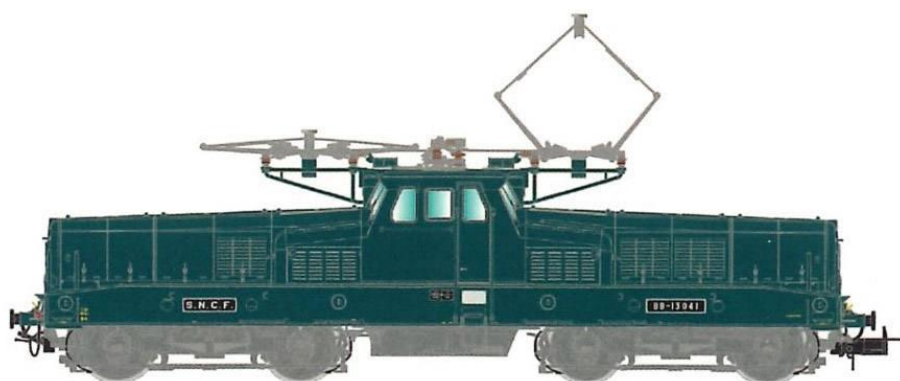


RAPIDE 1193 BASILEA-CALAIS

UN MODESTO NOCTURNO POR LA TRANSVERSAL NORTE-ESTE



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.

Rap. 1193 BÂLE-CALAIS (1973) - - - - - Composición MF0927

Referencia EW90

La Transversal Norte-Este del ferrocarril francés, también conocida como línea Valenciennes-Thionville, era una arteria de tráfico pesado, sobretodo siderúrgico; más o menos paralela a las fronteras franco-luxemburguesa y franco-belga, y cercana a los grandes polos industriales germanos, veía pasar un tráfico de viajeros más bien modesto, local, lejos de los grandes expresos SNCF para y desde París.

Con un perfil bastante accidentado, en diente de sierra, tenía un consumo de carbón por Ton/Km. enorme, en tiempos del vapor, y por ello se decidió en los años 50 su electrificación a modo de testeo con el nuevo sistema 25 Kv. 50 Hz. Así, si fallaba alguna cosa, en París no se enterarían, estaba lejos de los focos mediáticos del país.

Para la tracción, se construyeron las 4 series de locomotoras eléctricas de peculiar diseño, llamadas "fer à repasser" (planchas), que siempre asociamos a esta línea y a sus posteriores prolongaciones, y al tráfico mercante pesado. Sin embargo, hoy he preparado un modesto expreso internacional que transitaba por esta línea en los años 70, a cargo de una de estas "planchas" BB-13000, que, aunque parezca mentira, y cueste documentar, TAMBIEN arrastraban trenes expresos.

Resulta que, de los 4 sistemas eléctricos distintos que se implementaban en las 4 series, el de motores directos a 50 Hz. de las BB-13000 dio unos resultados pobretones, con calentamientos notables si se usaban para un régimen de muchas paradas y arrancadas frecuentes o para tracción muy lenta : la solución fue especializarlas en servicio de viajeros directo o exprés o en las cargas ligeras y rápidas del llamado régimen RA (Régime Accélééré).

Nada raro, pues, una BB-13000 ya en su aspecto final de carrera (color verde celta 301, pilotos rojos independientes de los faros), sirviendo en el modesto expreso de hoy, que tiene su razón de ser en la conexión Gran Bretaña – Suiza, ya que enlaza Basilea con Calais, tradicional puerto de los "ferrys" del canal, sirviendo Mulhouse, Estrasburgo, Thionville y Lille en el camino; dos de sus coches provienen de otros puntos suizos, como Interlaken y Chiasso, este último en la frontera sur del país. Se entiende que estos dos coches alcanzan Basilea incorporados a otros trenes que no tengo detallados.

Composición rápido 1193 Basilea-SNCF a Calais-Maritime, servicio de verano 1973, tramo de Metz a Lille :

NUM	TIPO	DETALLE	ruta	MARCA	REF.
M	BB-13000		Metz-Lille	JOUEF	HJ2337
1	A4c4B5c5 DEV-AO	SNCF 1ª/2ª clase - literas	Interlaken-Calais	JOUEF	HJ4104-1
2	Bcm RIC	SBB 2ª clase – literas	Chiasso-Calais	LSMODELS	47327-1
3	B9c9 DEV-AO	SNCF 2ª clase - literas	Basilea-Calais	LIMA	309208
4	B11 Est	SNCF 2ª clase	id.	ROCO	44212A
5	B11 Est	SNCF 2ª clase	id.	ROCO	44212B
6	A6Dd Nord	SNCF 1ª clase y furgón	id	LSMODELS	40193-3

Servicio nocturno pero sólo con coches litera, 3 ejemplares; y con concurso de coches regionales Est y Nord para las plazas sentadas, es decir, coches ya en los años 70 considerados de 2ª división (con una notación A** en un recuadro),

metálicos procedentes de las antiguas compañías previas a la SNCF, luego con bastantes años en sus cuernas aunque de construcción robusta y relativamente moderna.



Circulación del tren en la maqueta casera : en esta toma se encuentra detenido ante el puente de señales que protege una importante bifurcación. El panel tipo "G" que ata a la vía del tren está presentando un "carré" de parada absoluta, 2 focos rojos superpuestos. En el nivel inferior los garajes están atiborrados de material !

Detalle de los coches :

Coche SBB (Suiza) :

Coche num. 2



Los coches RIC de los Ferrocarriles Federales Suizos son una gran familia de construcción moderna para ser usados en servicios internacionales exclusivamente. Se adquirieron a partir de 1964 en gran cantidad de ejemplares y formatos.

Aunque se les asimila a la norma UIC-X, no lo son exactamente, o quizás sólo lo son estrictamente los 100 ejemplares del tipo B12. Juzgados éstos con espacio demasiado incómodo para los viajeros, por su estrechez, se siguió la contratación con más holguras : formatos A9, B11, A4B6, B10c10x, etc...; mantuvieron, eso sí, sus 26,4 m. de longitud y su conformidad a normas de explotación RIC.

El coche aquí presente es un 2ª clase con literas, 10 departamentos de 6 plazas más el de servicio con su peculiar media ventanilla en uno sólo de los laterales. Estos coches fueron modernizados a lo largo de los años 70 y adoptaron el color azul con franja blanca, manteniendo los demás el color verde y techo plata original.

En H0, plebiscitados : modelos históricos de Liliput y Jouef, simples pero a escala correcta en longitud (303 mm.) ambos. Y para colmar el vaso los recientes de LsModels con su exactitud y calidad paradigmáticas. Y con todos los formatos y decoraciones al completo. Como el que aquí se exhibe.

Coches SNCF (Francia) :

Coche num. 1



En el tema de los coches DEV, proyectados por el "Departement d'Etudes de Voitures" de la SNCF, siempre se habla de los "cortos" (23,35 m.) y de los "largos" (25,10 m.); pues éste modelo mixto a literas que viene aquí, está en medio, con 24,34 m., aunque se le asocia generalmente en el grupo de los "largos"; la razón de su extraña medida es lógica : los "largos" de 1ª clase tienen 9 departamentos y los de 2ª tienen 10; luego, para un mixto, no se quiso ajustar a la longitud total equipando medios departamentos o variando las dimensiones de éstos, así que se pusieron 4 y 5 departamentos respectivamente de 1ª y 2ª y el espacio sobrante (equivalente a ½ de 1ª) se acortó de la longitud total, así de fácil.

Es casi un milagro que Hornby accediera recientemente a producir este raro ejemplar inédito, a la medida correcta, es decir, sin aprovechar los elementos ya disponibles de sus coches "largos"; sin embargo, no lo ha vendido suelto sino que nos ha obligado a hacernos con un set de 2, siendo el otro un "largo" estándar que ya todos teníamos probablemente.

Sea como fuere, un interesante, correcto, deseado y poco conocido ejemplar, que se ha propuesto en todas sus versiones cromáticas y épocas.

Coches num. 4 y 5



Dos coches del modelo regional "Est", es decir, el estándar que esta compañía previa a la SNCF construyó en grandes cantidades y variedad de formatos para su servicio expreso, tanto interior como internacional. Hablamos de los años 30 del siglo pasado, y de un total de 430 ejemplares diversos.

Sorprende en tan temprana fecha un tipo de construcción totalmente metálico, robusto, y de aspecto tan moderno, además sin remachados demasiado aparentes y con una longitud ya notable de 23,53 m. Ello les permitió una excepcional longevidad, de la que la SNCF sacó intenso partido hasta casi finales del siglo, aunque fueron adscritos preferentemente a su región originaria.

Roco, por petición de su entonces importador francés, accedió a reproducir este tipo de coche aunque sólo con 4 de sus múltiples formatos (hizo los B11, A3B4D, A5/2c5/2B5c5, A8); un milagro también, ya que los constructores son reacios a incluir series regionales en sus surtidos (por aquello de la difusión ...).

Por cierto, estos dos coches B11 son distintos entre sí por el hecho de su tipo real de construcción, con o sin cintura de caja; este detalle existía en la realidad y no pasó desapercibido a Roco, que en sucesivas referencias sacó los dos tipos.

Coche num. 3



En esta posición un DEV de 2ª clase a literas del modelo "corto", que equipa 9 departamentos de 6 plazas. Es el modelo que ha surcado la península ibérica como coche alquilado a "Wasteels", aunque se reservó uno de los 9 departamentos para el agente de acompañamiento en ellos, siendo pues B8c8x y no B9c9 como el original aquí presente. También con otros bogies el ibérico.

Lima no ha producido exactamente el ejemplar como está aquí, sino que lo hizo en versión con franja verde claro en techo y pictogramas "Corail", es decir, años 80; lo he tenido que retocar para simular un estado más acorde con los años 70. Esperamos desde hace años que REE saque todas las versiones posibles de estos B9c9 DEV-AO, ya que ha ido ofreciendo todos los otros y se ha detenido esta impronta justo cuando faltaba sólo este formato !

Coche num. 6



Otro coche regional, en este caso de "Nord", otra singular empresa ferroviaria de marcado carácter previa a la SNCF.

También en la época de los inicios de la construcción metálica, esta compañía elaboró unos proyectos sorprendentes, de la mano de su ingeniero Mr. Marc de Caso, especialista en construcción naval; pues sí, estos coches están pensados con estructuras tipo naval, como cascos de buque viendo su sección transversal ovalada, y con el diseño redondeado de las aberturas cual "hublots" de barco.

Divididos en dos series específicas, los "Rapide" y los "Express", se construyeron en una gran cantidad de formatos, siendo los segundos mayormente aún con acceso lateral a los departamentos, aunque ya dotados de pasillo interior. También llegaron fresquitos a la SNCF, que no dudó en incorporarlos a todo tipo de trenes inclusive de índole internacional.

En el tren de hoy, un mixto con furgón del tipo "Rapide Nord" : sin embargo, conviene indicar que este modelo fue de origen mixto 1ª y 2ª clase más furgón, razón por la que lleva la ventanilla pequeña del servicio en posición central separando las dos zonas (A3B3Dd); cuando desapareció la 3ª clase, algunos fueron asignados enteramente a 1ª clase (A6Dd), y es así como figura en el documento consultado para este tren. Pero no existe el modelo así modificado para época IV, así que lo he dispuesto en su formato original mixto.

LsModels, con una política de riesgo atemperada quizás por los precios que practica, sacó hace unos pocos años todo este parque "Nord", de las dos familias y casi en todos sus formatos. Una maravilla. Pero toda la producción en sets de 3 piezas, con una lógica de composición que a menudo dificulta o encarece la formación de trenes reales documentados.



En esta ocasión, la circulación sí se ha podido realizar sin contratiempos en esta reducida maqueta, por la longitud y peso moderados de este ligero tren. En primer plano un panel tipo "E", de carácter permisivo ("F" = "franchissable"), que puede indicar un anuncio de precaución (dos focos amarillos horizontales).

TRACCIÓN



Recién incorporada a mi parque motor, ésta es la BB-13041 titular de mi tren de hoy. Un modelo que acaba de salir, de la mano del inglés Hornby bajo su marca adquirida Jouef, después de una lenta y difícil gestación. Vaya por delante que su aspecto es magnífico y fiel al real, de lo mejor que puede producirse a día de hoy.

Sabido es que Hornby sigue desde su segunda intromisión en el modelismo francés la política de revivir el antiguo catálogo Jouef jurasiano, sacando los mismos modelos de manera actualizada. Anunció pues la inclusión de las "hierro de planchar" BB-12000 y BB-13000 en su surtido en 2016, máquinas que existieron en la producción origen Jouef desde los años 70 del siglo pasado. Sin embargo, hasta ahora que escribo este texto, abril de 2021, no se han visto materializadas. Unos plazos expectantes y cada vez más irritantes.

Pero es más aún : por problemas de "Brexit" y otras inexplicables razones, a día de hoy (10-4-2021) el producto no ha llegado a los detallistas franceses, su mercado natural, después de estar los modelos producidos y almacenados en el Reino Unido desde finales del año pasado. He tenido que recurrir a un comercio VPC alemán que, de manera también inexplicable, las tuvo en disponibilidad física y real con todas sus 8 referencias propuestas, en cantidades notables y con un nivel de precio coherente con el anunciado previamente en las publicaciones. Más vale máquina en mano que ciento volando.



BB-13001 Jouef origen, ref. 8335, producción 1977.

La pieza en cuestión da un muy correcto resultado funcional, potencia y adherencia correctas y marcha regular a velocidades pequeñas. Como que Hornby sabe también calcular buenas mecánicas cuando quiere.

Siguen unas fotos de la marcha de este tren por mi pequeña instalación desnuda de paisajes y elementos de decorado.



Los cuatro niveles de vía visibles en esta foto. El tren circula por el N97, a 97 cm. del suelo y a 17 cm. del nivel más bajo que es el N80. Sin duda mis locomotoras deben trabajar bastante para dar la vuelta a todo el trazado recorriendo los 4.



Hoy sí puede caber todo el tren en esta posición del nivel superior. En el centro del tablero, lo que idealmente debería ser una placa giratoria y rotonda, sirve de manera oficiosa como campa de estacionamiento incontrolado !



Cola de tren, con su correspondiente fuelle plegado en este coche mixto con furgón.

EPILOGO:

Comentar que, de Lille a Calais, el tren es tomado en sentido contrario por una diesel BB-66400, que lo llevará a destino por una fácil línea entonces aún no electrificada. Esta diesel es también mono-cabina y para tracción ligera, pero tiene capacidad de alimentar calefacción eléctrica en trenes de viajeros.

Desconozco con exactitud la evolución de esta relación, pero me he encontrado a menudo con fotos más recientes dónde se observa este mismo tren, con “plancha” asimismo, equipado con coches “Corail” tanto de plazas sentadas como literas.

Existió también otra relación paralela, más al sur, vía Reims, con el mismo origen suizo y destino el puerto de Boulogne. Misma temática pero variación de ruta, y con una composición algo mayor pero parecida a la de hoy comentada. A investigar.

=====

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo acreditadas) : Jordi Serra i Miquel

Abril-2021