

SIMPLON-EXPRESS, LOS BALCANES MÁS CERCA...



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 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 HO 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.

SIMPLON-EXPRESS (1974) - - - - - Composición HC07

Referencia EW12

Simplon-Express, los Balcanes, más cerca...

Mas cerca de.....Paris, naturalmente.

En toda esta serie de reportajes sobre composiciones europeas que se albergan en este apartado, está claro que Paris ha constituido históricamente el centro ferroviario de Europa, ya que cualquier capital o ciudad importante del continente tiene o tuvo su coche o relación directa diaria con la capital gala.

Este "Simplon Express" que ahora introduzco, y que completé hace poco, es un exponente más de este principio : la relación con las capitales balcánicas ex-yugoeslavas y con el norte de Italia; es heredero del que fuera ruta original del "Orient", o sea, el VSOE (Venise-Simplon-Orient-Express) en su tradicional ruta trans-balcánica.

Los datos de composición están tomados de una detallada información que se relató en un hilo de un foro francés, sin embargo sin foto testigo real; está fechado en un periodo bastante temprano : verano de 1974 a la llegada a Paris-Gare de Lyon de este cosmopolita tren.



En esta foto introductoria, el tren citado está esperando la salida de la nueva estación de paso de la maqueta Asvicaf, CC-21001 en cabeza y 14 coches que siguen.

Detalle de la composición :

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Procedencia	Existe	Referencia
1	A9	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Besançon	Roco	44611
2	B10	UIC-Y	SNCF	Verde	Besançon	Roco	44603
3	A2_1/2B6	DEV-AO corto	SNCF	Verde	Besançon	NO	Lima 9208 modif.
4	Vru	Gril Express	SNCF	Rojo-Plata	Besançon	LsModels	40150
5	WLAB	MU	CIWL	Azul CIWL	Venecia	Rivarossi	3542
6	WLA	U	CIWL	Azul CIWL	Venecia	Jouef	5301
7	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Verde	Venecia	Roco	44600
8	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Venecia	Roco	44608
9	B5D	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Belgrado	NO	Roco 44607 modif.
10	B9c9x	OSShD-Y	JZ	Verde	Belgrado	Acme	55060-3
11	B10	OSShD-Y	JZ	Verde	Belgrado	Acme	52820
12	A4B5	OSShD-Y	JZ	Verde	Zagreb	Acme	52800
13	A4c4B5c5x	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Trieste	Roco	44625
14	A4B5	UIC-Y	SNCF	Verde	Trieste	Roco	44606

Al estar fechada en 1974, esta composición presenta mezcla de libreas verde completa y verde-plata C160 en los UIC-Y de la SNCF, lo cual es de lógica contemporánea; asimismo, todavía no se había estrenado la generación Corail, luego los esquemas verde-gris claro y el azul-blanco para los literas estaban todavía en la mente del diseñador.

Da variedad en este tren la presencia de los 3 coches de los JZ, ferrocarriles de la Yugoslavia unificada del mariscal Tito todavía en vigor. Corresponden dimensionalmente al tipo Y (24,5 m. de longitud), pero con una estética propia del país balcánico y de su constructor local Gösa (y con bogies alemanes tipo München-Kassel). Y no tienen desperdicio las inscripciones en serbo-croata del coche literas !

La tracción de este tren a su llegada a Paris Gare de Lyon :



CC-21001, una máquina mítica de esta pequeña serie de prototipos bicorrientes 1,5 kv. c.c. y 25 kv. c.a. 50 Hz. En esta fecha presentaba su decoración original, en rojo, naranja y plata, con la peculiar flecha invertida respecto las series de CC-6500, con inscripciones en rojo (y no en negro) y con la banda frontal naranja en posición superior y no intermedia. Así se presenta este magnífico modelo Jouef (época aún francesa), ref. 8442 de 1999.

Estas locomotoras se usaban en esta época en esta línea, de Paris Gare de Lyon hacia Suiza y norte de Italia por el Jura, o sea, por el punto fronterizo de Vallorbe; dicha línea se bifurca de la "imperial" PLM en Dijon, sigue hasta Dole, donde terminan las catenarias en continua; siguen en alterna hasta el punto fronterizo con Suiza y en las antenas de Besançon y Pontarlier. El "Cisalpin" usaba también esta ruta. Desde Vallorbe, una Re 4/4 suiza tomaría el tren hasta Lausanne y Brig, atravesando el mítico túnel del Simplon (que da nombre al tren), rindiendo viaje en Domodossola (Italia); de allí, hasta Milan (estación Lambrate, de paso, sin invertir en Milano-Centrale) y por la llanura padana hasta Venecia (inversión segura en Santa Luzia) y el confín italiano de Trieste. A partir de ahí, Eslovenia, Croacia y finalmente la capital serbia y de la federación yugoeslava, Belgrado.

Esta ruta está más al sur de la moderna del Orient Express, por Viena y Hungría; no es raro, ya que en las lenguas eslavas, "Yugo" significa "Sur", siendo pues la traducción exacta de Yugoslavia "La tierra de los eslavos del Sur".

Coches num. 1 y 2 :



Son clásicos UIC-Y de la SNCF en sus colores C160, que, aplicados a partir de 1970 aprox., indicaban la aptitud a circular a 160 km/h; en esta composición se relata el coche num. 2 como "verde" integral.....pero no lo tengo en estos momentos, aunque Roco sí lo ha referenciado en un par de ocasiones en tiradas mínimas; uno bicolor (ref. 44609) cumple el mismo rol y eran de uso indiferente en 1974.

9 departamentos para el 1ª clase y 10 para el 2ª clase, con la misma dimensión de longitud de caja; igual numero de ventanas exteriores que de departamentos, tanto por el lado de éstos como lado pasillo.

Coche num. 3 :



Este es uno de los coches que he tenido que construirme; Lima produjo en otra época estos DEV-AO cortos (23,35 m.), en sus formatos A8 y B9c9 (dos moldes distintos de 8 y 9 ventanas respectivamente); pero olvidó los más numerosos B10, de 10 ventanas y éste curioso mixto con 2 departamentos y medio de 1ª clase y 6 de 2ª; con la exquisitez de que tal medio departamento está en posición central !

No se crea que es un coche poco usual....75 unidades construidas entre 1948 y 1951 y muy usados en tráficos internacionales. Para mi modelo usé un original de 9 ventanas, dejando igual la parte de 2ª clase y reelaborando interior y exteriormente la parte de 1ª; pero, para mayor exactitud, este coche en esta época debería disponer de faldones largos en la parte central, como era habitual en los DEV cortos de los pedidos iniciales.

Coche num. 4 :



Gril-Express, fórmula que la SNCF introdujo para la restauración tipo "buffet libre servicio"; estos coches se construyeron con unas cajas similares a los UIC-Y y daban nota de color rojo y plata en los principales trenes (frente al restaurante rojo clásico que llevó el Puerta del Sol, bien distinto de éste). Climatizado con grupo electrógeno propio, ya que en su época de introducción no se había generalizado el uso de la línea de alta UIC. Con este coche termina el tramo Besançon-Paris de este tren.

Coche num. 5 :



Este es un coche-camas tipo MU en su versión de origen, en colores y señas de la CIWL, lado pasillo; pertenece a las series más recientes (casi nuevo en 1974), con números superiores a 4800; aunque en 1974 ya eran vigentes los acuerdos TEN de julio 1971 de dispersión del parque europeo, cabe suponer que no todos los coches adoptaron de inmediato la decoración TEN; en la fuente que sigo indica este coche como propiedad de la CIWL y no de los parques comunes TEN. Este formato MU posee 12 departamentos explotables a 1, 2 ó 3 camas cada uno.

Coche num. 6 :



Un coche-camas clásico tipo U, nacido como Yb y luego transformado; dicho cambio consistió en su momento en dotar de una cama extra cada uno de los 11 departamentos de 2 camas, sin cambios en la estética exterior. El modelo es un Jouef muy antiguo, sin enganches de elongación, que representa el Yb numero 3960. La vista es lado departamentos. Haría bien en sustituirlo por uno de los nuevos Y ó U que acaba de sacar al mercado LsModels con su perfección habitual.

Coches num. 7 y 8 :



Son dos coches a literas (techo alto) de segunda clase, con las dos decoraciones sucesivas en el tiempo: la verde integro original y la bicolor C160; con ellos termina la rama Venecia-Paris de este tren, toda ella a plazas acostadas.

Es interesante conocer el detalle que sirve para identificar de lejos estos coches....todos los UIC "techo alto" carecen de los dos ventiladores en el zenit de techo que sí tienen los UIC "techo normal": cuestión obligada por gálibo; y sólo existieron literas en "techo alto", aunque no todos los literas 2ª clase lo tuvieron; sí todos los mixtos a literas de 1ª y 2ª.

Coche num. 9 :



Otro misterio del modelismo industrial HO; se ha reproducido (Jouef, Roco, Europolitrains) toda la gama UIC-Y de la SNCF menos este coche, con su peculiar formato mixto 2ª clase y furgón; y se trata de una serie no corta (118 ejemplares), que ya vistió de origen el bicolor C160; la razón de este olvido estriba en que el "cupo" de mixtos de cada constructor se cubrió produciendo el A7D, mixto 1ª y furgón, numericamente más discreto, pero que tiene el privilegio de formar parte de "Le Capitole" que todo el mundo ha querido reproducir ! Esta estrategia comercial fácil de entender ha condenado este coche al ostracismo modelístico.

La SNCF ordenó estos coches usando el mismo tipo de cajas que los mixtos A4B5; es lo que yo he hecho asimismo en HO : partiendo de un mixto 1ª/2ª de producción corriente, cegar la 1/2 ventanilla de un extremo y abrir la puerta de furgón bajo la 2ª ventanilla del tramo de 1ª clase. Fácil !

Coche num. 10 :



Coche a literas de los JZ; es el modelo a normas Y de producción local Gösa; el modelo acaba de ser reproducido magníficamente por Acme en un pack de 3 coches denominado "Yugoslavia Express".



Este es el detalle de inscripciones centrales : queda de manifiesto la curiosidad lingüística balcánica : el servo-croata, que es una misma lengua hablada, pero que los croatas la escriben con caracteres latinos (izquierda) y los serbios con los cirílicos (derecha). La inscripción, que hace referencia a que es un coche a literas, tiene exactamente la misma fonética en ambos casos. También puede admirarse el detalle de interiores, con literas y escalerillas, que es habitual en la producción de calidad Acme.

Coche num. 11 :



Poco a añadir respecto al coche anterior; éste es la versión 2ª clase, sin literas, de este tipo de coche Gösa. Un detalle a añadir sin embargo : Acme ha producido estos coches con pictogramas UIC junto a las puertas, indicando el numero de clase, asientos, "prestaciones", etc....; dicho elemento no estaba implantado en 1974....así que he tenido que retroceder, lijar las tampografías y transferir números de clase simples, para estar más "en la época". Con estos 3 coches termina la rama Belgrado-Paris.

Coche num. 12 :



Este mixto 1ª/2ª de la misma serie que los dos anteriores cubre la relación con la capital de Croacia, Zagreb-Paris.

Coches num. 13 y 14 :





En cola, estos dos UIC-Y mixtos se añaden en Trieste y siguen hasta destino en París; se trata del mismo tipo de coche pero el primero es a literas, techo alto, y el segundo a plazas sentadas y techo bajo. Así se da al viajero de esta relación 4 posibilidades de confort con sólo 2 coches. Esto sí es sensibilidad en la oferta comercial ajustando el coste.



El "Simplon Express" cruza veloz por la estación de Sant Vicenç de Castellet; la CC-21001 Jouef traccionó sin problemas esta pesada composición por todos los tramos de la maqueta Asvica; los radios generosos de sus curvas favorecen la tracción; sin embargo, el difícil ajuste en altura de los cajetines NEM con enganches de arpón dan más de un corte intempestivo en este tipo de trenes largos !



Otra estampa habitual de circulación, en la que, como siempre, resulta muy difícil tomar toda la longitud del tren si no se dispone de una técnica fotográfica avanzada.

Y esto es todo por ahora. Feliz viaje !

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

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2013