

“ORIENT-EXPRESS” O EL COLMO DE LA “FERRODIVERSIDAD”



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.

ORIENT-EXPRESS (1987) - - - - - Composición HC02

Referencia EW14

A tenor del título del trabajo, me he permitido (sin el permiso de la R.A.L.E.) acuñar el término "ferrodiversidad", como el número de coches distintos en un mismo tren, o también el número de trenes de modelo distinto que pasan al día por un cierto trayecto. Mi afición al tren, es, sin duda, directamente proporcional a tal magnitud, y en la actualidad, en la mayoría de ocasiones, ferrodiversidad = 1 apenas; luego mi afición deriva inevitablemente hacia tiempos pretéritos, aún a riesgo de ser considerado un "carroza" integral.

Introduzco este nuevo tema en la serie de composiciones europeas, con lo que parece ser el máximo exponente del tren de largo recorrido europeo, con ramas múltiples y colorines de lo más diverso : una de las ultimas versiones del mítico "Orient-Express", que encontré en esta foto de una publicación alemana, y que era comentada en un foro francés :



Desde luego que lo que aparece es impresionante, y, como reza el pie de foto en alemán, se sitúa en un tramo de recorrido austríaco en septiembre de 1987. Por cierto, dicha foto está tomada desde lo alto del campanario de la localidad de Übersee.

Desde el primer momento este tren fue un reto en mi proyecto H/C, y hace poco he conseguido completarla, con mucho trabajo para conseguir alguno de los coches que la forman.

En total se observan 15 coches en esta composición del D263 "Orient-Express" Paris-Stuttgart-Munich-Viena-Budapest-Bucarest. Esta es la tabla de composición que se deduce de la foto y del texto que la acompañaba :

| Coche | Formato | Tipo | Propiedad | Librea | Ruta | Existe | Referencia |
|-------|-----------|---------|-----------|----------------|------------------------------|----------------|------------|
| 1 | A5B6 | UIC-X | ÖBB | Naranja C1 | Paris Est-Viena-West | RailTop | 32302 |
| 2 | Bm | OSShD-Y | CFR | Azul | Paris Est-Bucarest | SachsenModelle | 14009/4 |
| 3 | A4B6u | VU | SNCF | Corail | Paris Est-Budapest Keleti pu | Roco | 64002/1 |
| 4 | Dd4s | DEV | SNCF | C160 | idem. | Roco | 45100 |
| 5 | Dd2s | MC76 | SNCF | Corail | idem. | Roco | 45192 |
| 6 | B10 | UIC-Y | SNCF | Verde-Gris | Paris Est-Salzburg | Roco | 44605 |
| 7 | WLAB | MU | SNCF-TEN | Azul-TEN | idem. | Jouef | H14019 |
| 8 | A4c4B5c5x | UIC-Y | SNCF | Azul-Gris | idem. | Roco | 45209 |
| 9 | B9c9x | UIC-Y | SNCF | Azul-Gris | idem. | Roco | 44602 |
| 10 | ABm | UIC-X | DB | Beige-Turquesa | Stuttgart-Budapest Keleti pu | Roco | 44748 |
| 11 | Bm | UIC-X | DB | Beige-Turquesa | idem. | Roco | 44746 |
| 12 | ARmz | 211 | DB | TEE | Stuttgart-Viena West | Roco | 45786 |
| 13 | Bmoz | UIC-Z | ÖBB | Naranja C1 | idem. | Roco | 44659 |
| 14 | Bmoz | UIC-Z | ÖBB | Gris-Rojo | idem. | Acme | 52602 |
| 15 | Bmoz | UIC-Z | ÖBB | Naranja C1 | idem. | Roco | 44659 |

Tracción : ÖBB 1044 entre Munich y Viena (en la foto)

Según el documento consultado, los tres últimos coches austríacos son de refuerzo en la composición, y se limitan, como el AR de restauración, al recorrido Stuttgart-Viena.

A la salida de Paris-Est y en la foto (tramo Munich-Salzburg), la composición va según el sentido expuesto; en cambio, en el tramo Stuttgart-Munich circula al revés, es decir, con máquina DB (BR-103) acoplada del lado de los coches austríacos de refuerzo. Como puede deducirse, las maniobras de segregación en Salzburg son importantes (30 min. de parada), pero dejan en continuidad los coches destino Hungría. La composición vuelve a recomponerse en Viena-West, estación terminal, donde quedan cortados en topera la máquina ÖBB y el primer coche de la foto.



Esta es la composición exacta y completa de la foto de cabecera; la he formado en la maqueta Asvicaf y ha funcionado correctamente, dando tracción suficiente aunque apurada en algún tramo, una vieja máquina Roco al conjunto de 15 coches.



Ésta es la estrella de la tracción, una 1044 de los ferrocarriles austríacos, modelo Roco ya añejo aunque se ha reeditado recientemente con mejoras. Estas máquinas, que los ÖBB adquirieron en gran serie (más de 200 ejemplares) en los años 70, innovaron con el gobierno electrónico de los motores; diseñada y construida en Austria, se inspiró claramente (incluso en el aspecto exterior) de la sueca Rc2 de ASEA, de la cual los ÖBB también tuvieron en propiedad una mini-serie de 10 ejemplares (serie 1043).



Coche num. 1

Ahí está el modelo difícil de conseguir que comenté más arriba; ante la imposibilidad de conseguir a un precio razonable el modelo Railtop 32302, opté por comprar la versión totalmente verde del mismo vehículo (que se adquiere con más facilidad), y pintármelo en C1; misión cumplida, incluso se pueden salvar las inscripciones bajas, ya que vienen en fondo gris oscuro y en el vehículo usado eran bajo fondo verde muy oscuro.



Coche num. 2

Un clásico unificado Y ó B del este europeo; en este caso de los CFR rumanos; el modelo es de Sachsenmodelle y viene en un set de 4 piezas denominado "Balkan Express"; Paris-Bucarest acomodado en este clásico coche de plazas sentadas de 2ª clase, vaya una aventura !



Coche num. 3

Un mixto Corail tipo VU-75 a departamentos (4 de 1ª, 6 de 2ª) en su coloración de origen; se usaron extensamente en tráficos internacionales. Observar el distinto tamaño en longitud de las ventanillas según la clase. Modelo Roco comercializado reciente, con exactitud en relación al prototipo (huelga decirlo).



Coche num. 4

Furgón clásico francés, que aparece en múltiples otras composiciones. Tipo DEV, coetáneo de los coches UIC-Y. Estos vehículos en esta época ya sólo se usaban en tráficos internacionales, y poco después ya sólo servían para composiciones de lastre en pruebas de recepción de nuevo material motor.



Coche num. 5

Furgón francés del tipo más moderno que se construyó, dentro de la generación Corail de los años 70. Sorprende que en fecha tan tardía todavía se construyera esta importante serie de 160 ejemplares, denominados MC-76 formatos Dd2 y Dd2s; algunos de ellos llegaron a vestir la librea verde y gris C160, como el anterior, pero pronto adoptaron sus definitivos colores Corail. Ahora mismo, muchos de ellos están rodando en Suiza, ya que los SBB hicieron una importante compra al quedar fuera de servicio en Francia.



Coche num. 6

Clásico UIC-Y francés, 10 departamentos de 2ª clase con 8 asientos cada uno, decoración final para estos vehículos a base de verde y gris claro.



Coche num. 7

Un vehículo ex-CIWL tipo MU, el modelo de coche-cama más utilizado en las redes europeas, y que sin embargo nunca rodó por la península ibérica; luce la decoración TEN y está adscrito al parque francés; vista lado pasillo, con sus grandes ventanales.



El "Orient Express" de 1987 hace su entrada en la nueva estación de paso de la maqueta Asvica; realmente es imposible reproducir con detalle una foto de la composición entera como la de cabecera de este trabajo !



Coche num. 8

Literas de largo recorrido, en ambas clases, para este UIC-Y de techo alto y decoración final para este tipo de coche.



Coche num. 9

Literas de sólo 2ª clase, modelo UIC-Y, pero a diferencia del anterior éste es a techo bajo (también existe en realidad el modelo B9c9x con techo alto); los "techos bajos", se ven a distancia por la presencia de los dos ventiladores en el zénit del techo; así se aprecia en la foto de cabecera.



Coche num. 10

Entramos en el dominio DB, o sea, la composición Stuttgart-Budapest; en esta época, los colores beige y azul turquesa eran los más habituales en los DB, para su enorme parque de vehículos tipo UIC-X; éste en un mixto 1ª y 2ª clase (5 + 6 departamentos respectivamente); estos colores contrastan poco con los de los vehículos franceses precedentes.....sin embargo son muy distintos.



Coche num. 11

Mismas consideraciones para este vehículo, puro de 2ª clase a plazas sentadas y 6 asientos en cada uno de sus 12 departamentos.



Otra imagen de la vistosa formación de este tan "ferrodiverso" tren, que no cabe en la vía 4 de Sant Vicenç de Castellet como queda patente !



Coche num. 12

Se trata del mixto 1ª clase y restaurante de los DB, de origen "kakadu"; es el modelo 211, con pantógrafo para alimentación directa de la cocina sin depender de la línea de tren (rama en espera de tener tracción acoplada), y en decoración TEE, colores que en 1987 vivían sus últimos episodios.



Coche num. 13

Es un derivado de los Eurofima; ÖBB adquirió Eurofimas de ambas clases (A9 y B11), pero después desarrolló por su cuenta todo un programa extenso de vehículos parecidos y equivalentes, con mayor numero de formatos; éste sería uno de ellos, cuyos bogies SGP (en vez de los Eurofima-Fiat) le delatan.



Coche num. 14

En realidad es el mismo tipo de coche anterior, el clásico B11 tipo UIC-Z; pero en 1987, por lo visto, ya circulaba algún coche con este vistoso esquema de pintura rojo-negro que se impondría poco más tarde, borrando del paisaje austríaco el naranja C1; éste rojo-negro tampoco duraría mucho, ya que en la actualidad se aplica de manera general otro, rojo-blanco-gris claro. El modelo en cuestión es de producción ACME, pero Roco también produce esta decoración.



Coche num. 15

Aquí sí que me he tomado una licencia ! Aunque en la foto de cabecera se aprecia con bastante nitidez que el ultimo coche es un B11, como el num. 13 (contando sus ventanas), me he visto obligado a situar en su lugar este mixto de la misma serie (Roco 44644), ya que no dispongo de ejemplar B11 repetido !



Otra imagen de circulación (real) de este convoy por la maqueta Asvicafe.



Vista de la cola del tren formado en estación; es inevitable la vista de la trastienda del evento: cada coche con su caja de transporte preparada.



Parece que mi idea de reproducir el tren de la foto de cabecera no ha sido única, ya que tengo imitadores en Chiemgau (Alemania); según he visto en la edición "Balkanzüge", del grupo de Eisenbahn-Journal, una asociación alemana ha reproducido varias de estas composiciones, tal como he ido haciendo yo en esta serie; el parecido es asimismo exacto, con la misma interpretación y referencias tomadas; esta publicación contiene asimismo la foto de cabecera así como un centenar más de trenes germano-balcánicos reales reproducibles en HO. Adjunto la foto publicada con la circulación de dicho tren en una maqueta modular.



Este era el aspecto que presentaba este tren en vista casi entera en la maqueta AsvicaF, en estos momentos para el recuerdo (desmontada por cambio de local y demolición próxima del edificio que lo albergaba).

Con agradecimiento a la asociación ASVICA F 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 (salvo 2 prestadas) : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2013