

Mi proyecto "Arlberg Express"



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.

ARLBERG-EXPRESS (1981) - - - - - Composición HC05

Referencia EW13

Hace unos meses encontré entre mis apuntes las notas sobre el "Arlberg Express" que usé el 18 de abril de 1981 entre Paris Gare de l'Est y Basilea SBB; antes del "départ" tuve tiempo de recorrerme de punta a punta la enorme composición de 16 coches, de lo más variado que podía imaginar, y anotar los detalles : cinco ramas distintas, 4 compañías propietarias, furgón intercalado (como debe ser....con sabor...), todos los colores posibles; tras el estudio pertinente, vi como existía la reproducción en HO de casi todos estos coches europeos en los catálogos normales, y además muchos de ellos ya estaban en mi "parque"; sólo hacía falta completar alguna referencia y modificar algunas cosillas.

Ya sé que tal enorme tren no es de explotación corriente en nuestras maquetas caseras, pero sí podrá exhibirse en las maquetas sociales o brevemente en los encuentros de módulos. En cabeza del mismo, y ya fuera de andén, aguardaba una potente diesel eléctrica CC-72000, con el morro casi bajo el puente de señales : aquello sí era aprovechar las capacidades de la infraestructura.....vaya con estos franceses !

En este trabajo, además de presentar la tabla de composición detallada, iré poniendo fotos de estos coches con las explicaciones pertinentes.

ARLBERG EXPRESS / Paris-Viena / 18 de abril de 1981 / Départ Paris Gare de l'Est

COCHE	RAMA	FORMATO	TIPO	PROPIEDAD	LIBREA	EXISTE	REFER.
1	Basilea	B9c9x	UIC-Y	SNCF	azul-gris	RO	44604
2	Basilea	A31/2B5	Est	SNCF	verde	No	
3	Basilea	B10	UIC-Y	SNCF	verde-gris	RO	44605
4	Chur	WL-4740	MU	CIWL	azul-TEN	JF	HJ4054
5	Chur	A4c4B5c5x	UIC-Y	SNCF	azul-gris	RO	45203
6	Chur	B9	Schlieren- RIC	SBB-CFF	verde	SM	14397
7	Chur	B9c9x	UIC-Y	SNCF	verde-160	RO	44608
8	Viena	Dd4s	DEV	SNCF	verde-160	RO	45100
9	Viena	A4B6u	UIC-Z	ÖBB	naranja- C1	RO	44644
10	Innsbruck	WL-4769	MU	CIWL	azul-TEN	JF	HJ4019
11	Innsbruck	B9c9x	UIC-Y	SNCF	verde	RO	44600
12	Innsbruck	B9c9	RIC	ÖBB	azul	LL	388315
13	Innsbruck	B9c9	RIC	ÖBB	azul	LL	388315
14	Mulhouse	B10	UIC-Y	SNCF	verde-160	RO	44609
15	Mulhouse	A4c4B5c5x	UIC-Y	SNCF	verde-160	RO	44625
16	Mulhouse	A4c4B5c5x	UIC-Y	SNCF	verde	RO	44624

Abreviaciones :

A/ 1ª clase	B/ 2ª clase	c/ literas	D/ furgón	WL/ Camas
RO/ Roco	JF/ Jouef	SM/ Sachsenmodelle	LL/ Liliput	

Unos primeros comentarios sobre esta composición :

sorprende en primer lugar la librea de los UIC-Y de la SNCF : aunque dicen los libros que en 1971 adoptaron el esquema llamado C-160, o sea, verde y gris-plata con inscripciones amarillas, y en 1978 la librea moderna verde y gris claro, con inscripciones gris claro y rótulos tipo Corail (para los de asientos), y asimismo la azul-blanco (para los literas), lo cierto es que en este tren de 1981 aparecen simultáneamente no solo ambas libreas, sino también la decoración de origen totalmente verde, inscripciones en amarillo, en teoría anterior a 1971; para que después nos entestemos en cerrar opciones y sentenciar.....; y demuestra que la SNCF redecoraba por criterios económicos de revisiones programadas y no sólo por imagen ipso-facto.



En esta imagen, el “Arlberg-Express” muestra sus primeras ramas Basilea y Chur (3 y 4 coches respectivamente) mientras evoluciona por el circuito principal de la maqueta AsvicaF.



Esta es la CC-72084 que tracciona este pesado tren. El zénit de la tracción diesel de línea en la SNCF, sin duda.

92 de estas impresionantes locomotoras de 3650 cv. se construyeron a partir de 1967, adoptando un

diseño típico de Paul Arzens, en línea con las eléctricas CC-6500 tan conocidas y admiradas, pero

trocando los vistosos colores por los tonos de azul que caracterizaron a la tracción diesel en esta época. Sin embargo, todo un acierto estético también reconocido, y que las recientes generaciones de mandatarios se han encargado de destruir.

El modelo es un Jouef ref. 858800 de la época final de esta marca (1996), poco antes de dejar de ser francesa y abandonar su producción en Champagnole (Jura); calidad y exactitud que no se han vuelto a repetir en las producciones chinas recientes bajo el control de Hornby; tracción completa a todos los ejes, excelente peso y adherencia, exactitud de formas, colores y marcajes. Y el reciente modelo Roco ha merecido todas las críticas posibles por un diseño poco conforme del morro tan característico. Aquí viste su presentación de origen, tanto en colores como en marcajes en relieve frontales y laterales: la obra de Arzens intocada.



La CC-72000 que va a dar tracción a este tren espera en el depósito de Noisy-le-Sec la hora de ponerse en cabeza de él en Gare de l'Est para remolcarlo hasta Basilea, vía Troyes y Mulhouse, la única gran radial francesa no electrificada, aunque toda ella a doble vía.

Sigue la relación detallada de los coches de este tren :

Coche num. 1 :



Decoración moderna para un literas : azul y gris muy claro, puertas e inscripciones en gris; es el modelo de literas a techo bajo, como confirman los dos ventiladores visibles en el techo; la franja verde certifica a distancia que se trata de un coche de 2ª clase.

Coche num. 2 :



Este veterano coche mixto es el único de la composición que no existe tal cual en el mercado; pertenece a la serie de coches "Est", los cuales han sido reproducidos por ROCO; el grupo (documentado en Voies Ferrées num. 172 y 174) consta de unos 8 formatos distintos, de los cuales ROCO ha reproducido correctamente 4 de ellos (todo un éxito, Electrotren sólo habría sacado uno, ejemplos 5000, Costa); sin embargo, el mixto A3 1/2 B5 necesario para esta composición no es de los reproducidos (mecachis !) Pero sin dejar cundir el desánimo, observé que el mixto literas A5/2c5/2 B5c5, este si reproducido (ref.

44214A) presenta notables similitudes : la parte de los 5 departamentos de 2ª clase es idéntica, también lo es el medio dept. de 1ª en el extremo opuesto; solo hay que convertir cuatro medios departamentos en 3 enteros, y en el exterior, tallar tres ventanas enteras y simétricas donde hay 4 medias ventanas irregulares. Facil ! Incluso la línea amarilla vale igual !



En esta foto, la parte de arriba muestra este coche cuando estaba en curso de transformación, con los “cortes” practicados en la zona de ventanas; abajo, otro coche del modelo del cual se partió para la transformación: el mixto a literas tipo “Est”, producción Roco.

Coche num. 3 :



Colores modernos verde y gris claro, con puertas e inscripciones gris, para un plazas sentadas del tipo UIC-Y; este coche ya se ha presentado en otras composiciones, de donde procede esta foto en concreto. En 1981, esta era la presentación “en vigor” para este tipo de coche, lo que significa que este ejemplar habría pasado un ciclo de revisión reciente.

Coche num. 4 :



Según los datos del parque CIWL, este numero 4740 debía ser con bogies Y24 (y no Minden-Deutz) y del parque francés TEN después de 1971; acierto pleno pues con este ejemplar producido recientemente por Hornby-Jouef reeditando con éxito antiguos moldes Rivarossi. Vista lado departamentos (12 de 3 camas cada uno).

Coche num. 5 :



Literas mixto : se distingue del entero de 2ª clase por el medio departamento (de servicio) en el lado 1ª clase; todos los mixtos literas UIC-Y son con techo alto y sin ventiladores; en este modelo, la placa de itinerario esconde las trazas del anagrama "nouille" que este ejemplar llevaba (ref. real 45209); tal anagrama sólo es válido desde 1985.

Coche num. 6 :



Es curioso este Schlieren-RIC suizo (BLS también los tuvo); sorprende el departamento técnico con rejilla exterior (o 1/2 ventana en el otro lado, el del pasillo), ni en el centro ni en un extremo. Lima también realizó este coche, pero éste Sachsenmodelle es más correcto sobretodo en medida de altura.

Coche num. 7 :



Es un literas todo 2ª clase, pero a techo alto, a diferencia del coche num. 1; esta decoración es la llamada C-160, verde y gris-plata, con puertas bicolor e inscripciones amarillas, que, teóricamente, no estaba ya vigente en 1981.

Coche num. 8 :



Furgón con intercircularión (pasillo lateral) para poder ser incorporado en cualquier posición intermedia (como en este caso). Me agradan especialmente las composiciones con furgón intercalado !

Coche num. 9 :



Basado en el proyecto Eurofima, este coloreado mixto lleva unos bogies SGP que lo distinguen de los auténticos Eurofima, que llevan bogies Fiat. Los ÖBB austríacos desarrollaron un grupo muy numeroso de coches modernos, de múltiples formatos, basados en el modelo Eurofima, y vistieron originalmente los mismos colores naranja C1 que aquéllos.

Coche num. 10 :



Otro MU, colores TEN, parque SNCF; visto lado pasillo, es equivalente en todo al coche num. 4 de esta misma composición, pero pertenece a otra sub-serie que de origen fue equipada con bogies Minden-Deutz.

Coche num. 11 :



Como el num. 7, pero este luce la decoración de origen enteramente verde (tono más oscuro que el verde de los bicolor).

Coches num. 12 y 13 :



Se trata de 2 coches a literas austriacos, modelo 59-70 de 9 departamentos más departamento de servicio; tienen una disimetría notable, como puede verse en las fotos : la primera lado pasillo (12 grandes ventanas), la segunda lado departamentos (con las 4 ventanillas de lavabos); el mismo modelo existe también en la realidad con 10 departamentos y sin disimetría (serie 50-70); el modelo Liliput es histórico y difícil de encontrar, pero muy recientemente este coche ha sido reproducido por LsModels con su nivel de calidad habitual (pero yo ya me había conseguido estos 2 Liliput en ocasión).

A decir verdad, puede que los coches literas ÖBB que anoté en el oscuro andén de Paris-Est que recorrí no fuesen de este modelo, no consigo recordar con claridad que fueran azules; tengo constancia que existió un modelo anterior en el parque austriaco, tipo UIC-X, color verde oscuro, modelo no reproducido en HO y del que no he localizado ninguna foto en la que se vea con claridad.

Coche num. 14 :



Clásico UIC-Y de plazas sentadas 2ª clase, como el num. 3 sólo que con la decoración C-160; gris-plata en vez de gris claro, puertas bicolor, amarillo en los marcajes.

Coche num. 15 :



Otro literas mixto francés, como el num. 5 pero con la decoración C-160 idéntica a la del coche anterior. La diferenciación cromática exterior entre literal y plazas sentadas sólo se dio en la tercera decoración, la teórica de 1978 : azul-gris para unos y verde-gris para los otros.

Coche num. 16 :



Para cerrar el tren, este coche idéntico al anterior, que presentaba la primera decoración, la de origen para estas series : elegante y sobrio verde integral.



La composición entera de 16 coches caracolea por la maqueta Asvicaf, en curso de traslado por cambio de local; sin embargo, esta sección es la que tiene un futuro incierto al no tener cabida.



La misma composición y emplazamiento vista por cola.

Siempre recordaré de este viaje una curiosa anécdota : a la llegada a Basilea SBB, a las cinco y media de la oscura madrugada, saco la cabeza por la ventanilla del MU para cerciorarme, y, lo primero que veo en punta de andén, bajo la luz de las farolas, es un solitario personaje observando absorto el tren....un conocido aficionado de la "soci" de Barcelona.....menuda casualidad y sorpresa ! aquella Semana Santa, los aficionados catalanes sin acuerdo previo habíamos "tomado" el corazón de Europa ! Una vez apeados del tren y reunidos con el personaje, la charla nos tomó unos cuantos minutos en el andén.....cuando salimos de la estación y ganamos la calle, ya había desaparecido el control aduanero en rigor y entramos pues en Suiza sin ninguna barrera ni obstáculo administrativo !

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF 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