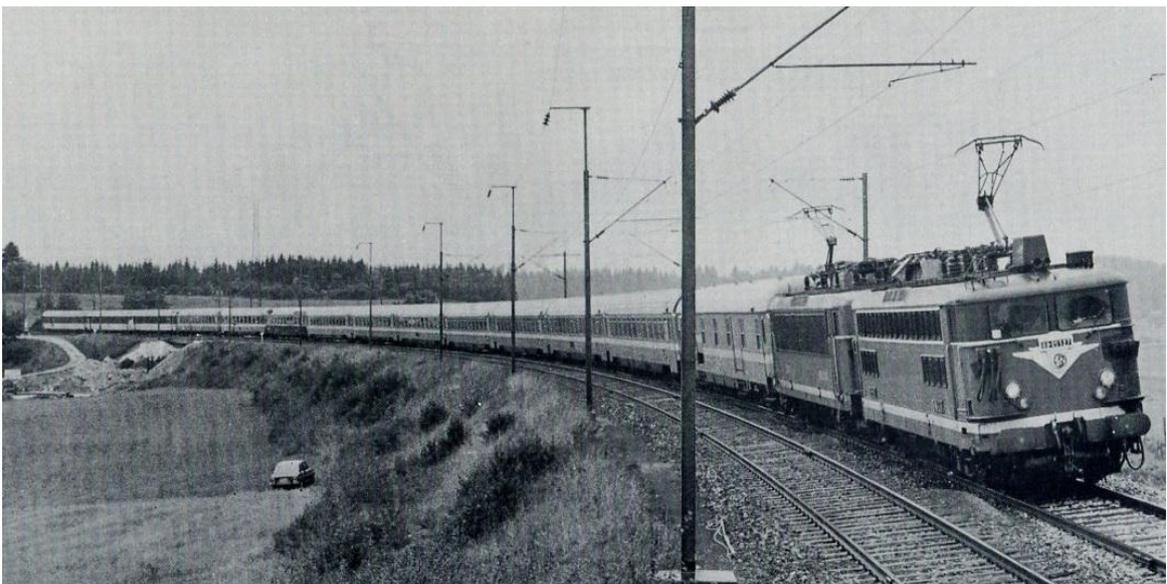


227 "LUTÉTIA" PARIS-MILÁN

AL ASALTO DEL JURA



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.

"LUTÉTIA" PARIS-MILÁN (1978) - - - - - Composición AF3391

Referencia EW89

Desde estos trabajos se ha tratado a menudo la grandiosidad de las travesías alpinas para muchos de los grandes expresos europeos Norte-Sur, y a todos nos suenan los nombres de los grandes túneles y líneas transalpinas.

Sin embargo, hay otras travesías y rutas menos conocidas aunque también interesantes, como la que perfora el Jura, cadena montañosa "ligera" comparada con los Alpes, y que se extiende a lo largo de muchos kilómetros siguiendo la frontera de Francia con Suiza, al norte de los Alpes. Es una cadena "suave" y de cimas boscosas, y que también tiene su complicada travesía ferroviaria, uniendo, a vista de pájaro, la francesa Dijon con la suiza Lausana. Para situarse geográficamente, estos límites se enmarcan dentro de una importante ruta entre capitales europeas, como son París y Milán.

Desde los primeros decenios del siglo XX existió esta relación diurna a base de tren expreso de múltiples destinos, pero no es hasta 1977 que se traza esta versión que hoy se expone, con un gran salto de calidad en el material, todo climatizado, casi equiparable a las relaciones TEE, y tomando el apelativo de "Lutétia" en relación al nombre antiguo de uno de sus extremos.

Para lo que es en sí la travesía montañosa del Jura, hay que centrarse en el tramo de Dijon a Lausana, y familiarizarse con los nombres de Dôle, Frasne, Vallorbe y Pontarlier, hitos de esta ruta. Así como en el túnel de algo más de 6 kilómetros dicho del "Mont d'Or", que supera la parte alta de esta cadena y asimismo la frontera franco-suiza.

Por la parte francesa, si bien el trazado entre Dijon y Dôle es favorable, en la siguiente sección hasta Frasne se encuentran largas rampas de 20 ‰ que dan el "carácter" a esta línea y fuerzan las dobles tracciones. De Frasne hasta el túnel la cosa se suaviza pero también llega a las 14 milésimas. Vallorbe es la primera estación suiza justo a la salida sur-oeste del túnel del Mont d'Or, desde donde se desciende hasta Lausana dando ciertos rodeos tipo "slalom" pero sin más obstáculos. El tren sigue entonces por la orilla del lago Léman y valle del Ródano, sin paradas hasta Brig, dónde toma otros coches procedentes de Berna, para adentrarse de inmediato en la típica travesía alpina del "traforo" del Simplon, y alcanza ya muy pronto las llanuras padanas italianas.



Foto J.L.Pogi. Tren que se va a reproducir en H0, que es un 227 "Lutétia" de septiembre de 1978 llegando a Frasne. 14 coches, doble tracción BB-25500.

Composición rápido 227 "Lutétia" Paris-Gare de Lyon a Milán-Centrale, servicio de verano 1978, tramo de Dôle a Frasne :

NUM	TIPO	DETALLE	ruta	LIBREA	MARCA	REF.
M	BB-25500	SNCF – 1ª serie	Dôle-Vallorbe	Verde 312	LIMA	208391
M	BB-25500	SNCF – 2ª serie	id.	Verde 312	LIMA	208581
1	Dz	FS – Furgón tipo 75	Paris-Milán	C1	ACME	50524
2	Bz	FS - 2ª clase Eurofima	id.	C1	ROCO	41287-3
3	Bz	FS - 2ª clase Eurofima	id.	C1	ROCO	41287-4
4	Bz	FS - 2ª clase Eurofima	id.	C1	ROCO	44637
5	Bz	FS - 2ª clase Eurofima	id.	C1	ROCO	44637
6	Az	FS - 1ª clase Eurofima	id	C1	ROCO	44636
7	Az	FS - 1ª clase Eurofima	id	C1	ACME	50632
8	Bz	FS - 2ª clase Eurofima	id.	C1	ACME	50644
9	Vru Gril Ex.	SNCF - Restaurante	Paris-Vallorbe	Rojo-Plata	LSMODELS	40150
10	Am	SBB - 1ª clase Eurofima	Paris-Berna	C1	ROCO	44655
11	Bpm	SBB - 2ª clase	id.	C1	HERIS	13020
12	B10tu VTU	SNCF – 2ª clase	Paris-Pontarlier	Corail	LSMODELS	40129-1
13	B10tu VTU	SNCF – 2ª clase	id.	Corail	LSMODELS	40129-2
14	B6Dd2 VU	SNCF – 2ª cl. Furgón	id.	Corail	ROCO	64002-2

La formación hace gala y estrena los coches "Eurofima" del pedido colectivo europeo, con su vistosa y pregonada decoración naranja y gris "C1", climatización en ambas clases, restaurante "Gril Expres" y coches también climatizados VTU "Corail" para el tramo interno francés.

El tren, con sus 14 coches, ha sido traído de Paris hasta Dôle, en la antesala jurasiana, por una potente CC-6500; en esta estación, empieza la electrificación en corriente alterna 25 kv. 50 Hz, lo que fuerza el cambio de tracción, no sólo por el tipo de corriente sino también por tema del trazado en rampa que se avecina, para el que se precisan locomotoras con reducciones de transmisión más cortas.



Una vez superado el mayor obstáculo, el tren corta sus 5 coches de cola en Frasne, pequeña localidad con estación de bifurcación, en la que se separa una línea que, después de la importante localidad fronteriza francesa de Pontarlier, se adentra en Suiza para alcanzar su capital, Berna. Esta otra travesía jurasiana, más al norte de la de Vallorbe, es más suave, sin túnel de base, ya que la cadena montañosa ya ha perdido parte de su altitud.

Todo el trazado Dôle a Vallorbe y Frasné a Pontarlier está en vía única, aunque existen largas secciones desdobladas entre Dôle y Frasné para facilitar cruces dinámicos; el túnel del Mont d'Or tiene el gálibo para 2 vías aunque una sola está instalada, lo que fue necesario para liberar un gálibo de aislamiento suficiente para los 25 kv. de la electrificación. En esta línea la SNCF inauguró ya en los años 60 un sistema CTC con transmisiones por radio, y las BB25500 asignadas llevaban unos aparatosos y primitivos receptores encima de sus cabinas.

Detalle de los coches :

Coches FS (Italia) :

Furgón num. 1



Por cuestión de homogeneidad cromática, los FS decoraron en colores C1 10 de sus entonces recientes furgones UIC-X del Tipo-75. Como éste que presento en este tren, de producción ACME.

Coches num. 2 a 8



Vista del Bz ACME



Imagen del Az LsModels

Se trata de un nutrido grupo de coches Eurofima (también llamados Estándar Europeo ó UIC-Z), del pedido colectivo de 500 unidades de los años 70, por parte de 6 redes europeas. La idea de tal operación auspiciada por la UIC y financiada por Eurofima era formar de manera homogénea y con salto de calidad trenes internacionales. El de hoy entra de lleno en esta intención.

Italia retuvo 30 ejemplares de 1ª clase y 70 de 2ª clase, dentro de su Tipo-75, además de 3 de los 10 prototipos mixtos ABz.

Estos coches han sido plebiscitados por todas las marcas para sus reproducciones en modelismo, por el siempre goloso hecho de, con sólo 2 moldes de caja, cubrir coches para varios países. Una bicoca. Y ahora mismo, después de los muy buenos modelos H0 de Roco, ADE, Acme, LsModels etc..., Piko nos sorprende de nuevo con una nueva producción de ellos, sin nada a añadir a mi entender a los ya existentes en mercado, que debe estar saturado de ellos.

En mi tren de hoy, los modelos son de Roco y de ACME, mezclados; aunque he de confesar que con "trampa" : sin que se note mucho, 2 de los de 2ª clase están marcados ÖBB-Austria y no FS-Italia : y es que no tenía otros si quería reproducir sin merma el grupo entero de 7 coches para Milán.

Coches SBB (Suiza) :

Coche num. 10

Del pedido Eurofima comentado en el párrafo anterior, los suizos sólo ejercieron el derecho de compra de 20 ejemplares de 1ª clase, como éste que figura en este tren para la relación directa Paris-Berna. Para equipar en 2ª clase sus trenes internacionales prefirieron un tipo de coche salón, pasillo central, como el siguiente en esta relación. Foto que sigue.



Coche num. 11



Coche Bpm de la 1ª generación de pasillo central para servicio internacional; de diseño y construcción totalmente helvético, se equiparó en comodidad a los coches VTU Corail franceses, y, decorado homogéneo en colores C1, sirvió en la mayor parte de sus trenes internacionales. Por su estética y diseño más bien recuerda a los numerosos Bpm-291 de los DB.

El modelo H0 aquí presentado fue una de las primeras producciones LsModels cuando aún existía la asociación con el alemán Heris. Tiene una construcción simple en detalles, pero una exactitud con respecto al prototipo ya notable.

Su caja viene rotulada únicamente con la marca de Heris; esta asociación pronto originó un conflicto personal y jurídico respecto la propiedad de moldes por parte de los "capos" de las dos marcas, ambos de marcada personalidad.

Coches SNCF (Francia) :

Coche num. 9



Es un coche restaurante conocido comercialmente como "Gril-Express", y explota la fórmula de auto-servicio (cola, bandejas, mesas etc..). Se critica en los medios que este coche sólo cubriese una parte de la ruta, la francesa, dejando el resto del trayecto sin ningún tipo de restauración o cafetería.

El modelo es de calidad LsModels, dejando muy atrás la producción de Jouef de los años 70, la primera aproximación, muy simple, a este tipo de coche tan famoso.

Coches num. 12 y 13



Un par de coches "Corail" VTU para el servicio interior Paris-Pontarlier; no se detalla en los documentos consultados si eran B11tu ó B10tu, de igual aspecto exterior; la SNCF reservaba los B10tu (más espacio interior por plaza, menos plazas) para sus trenes más prestigiosos o internacionales, y así he dispuesto en éste; pero podían ser perfectamente los B11tu, más propios de relaciones masivas interiores.

Los modelos son LsModels, pero se podrían disponer los Roco, Lima, Mougel, etc...; un buen surtido de fabricantes para estos apreciados e innovadores coches que democratizaron la climatización en 2ª clase con disposición de salón.

Coche num. 14



Para cerrar la composición, un mixto 2ª clase con furgón, tipo "Corail" VU, pero que, a diferencia de los dos anteriores, es con departamentos (6 en total, medio coche) y sin climatización : estimaron en aquel momento que era un dispendio excesivo proveer un equipo de aire sólo para medio coche; por ello tiene sus ventanillas divididas y practicables; rectificaron el tiro una década después, con el tipo mixto B6Du ya enteramente climatizado.

El modelo es de Roco, y también sucede a uno de Jouef anterior y más simple. Sin embargo, esperamos aún el modelo climatizado B6Du, sin reproducción, aunque prometido por LsModels desde hace un decenio por lo menos.

TRACCIÓN

Dos eléctricas bicorriente BB-25500 se hacen cargo del tren en su tramo más duro, bajo corriente alterna 25 kv., a partir de Dôle con rampas de 20 milésimas al asalto del Jura. Es en esta sección en la que discurre la reproducción H0 de hoy.

Y para ceñirme a la foto inicial he situado en cabeza una de 1ª serie (la "corta"), numero BB-25554, seguida de una de 2ª serie (la "larga"), numero BB-25679. Ambas son modelos Lima de su mejor época, con motor central robusto y tracción a los 4 ejes, sin aros de adherencia pero con peso y transmisión bien calculados.



BB-25554 (1ª serie 25501 a 25587)



BB-25679 (2ª serie 25588 a 25694)

Aunque en los inicios de esta electrificación estaban destacadas en Dôle locomotoras BB-12000 y BB-16500, puramente monofásicas alterna para estos servicios, después se dotó la sección exclusivamente con las bicorriente, quizás más fáciles de manejar en la estación conmutable de Dôle. Aunque las de continua pura, como las BB-9300 ó CC-6500, llevaban los mejores trenes en el tramo Paris-Dôle. También se usaba alguna bicorriente potente como la CC-21000 en el recorrido entero, por ejemplo, en el TEE-Cisalpin, desde y hasta Paris.

El tramo Frasne-Pontarlier, el encaminamiento de la sección de Berna de este tren, se asignaba a una sola BB-25500 ó BB-22200 más modernamente. Era relevada en Pontarlier por una Re4/4 I suiza y añadía a los dos coches del 227 otros tres suizos de servicio interior (unificados tipo I).

En Vallorbe, una Re4/4 II suiza en colores TEE era habitualmente la encargada de bajar el tren a Lausana y moverlo hasta Brig. Una bella estampa muy conocida, la de esta vistosa locomotora rojo-crema con los 8 coches italianos en naranja C1. Pero en sentido contrario, con mayores rampas, era una Re6/6 verde la que ponía el tren en Vallorbe desde Domodossola. También en el otro sentido (rápido 226), la sección de Berna se unía a la de Milán en Dôle, no en Frasné, aprovechando la maniobra del necesario cambio de tracción.



Foto de la sección de Pontarlier y Berna, ya separada del 227 "Lutétia", camino de la otra frontera, con una sola BB-25500 bajo catenaria alterna y 5 coches. Me he permitido poner en cabeza esta BB-25528, de producción R37 (ref. 41045), que presenta encima de las cabinas el aparejo de radio propio de los inicios del CTC en esta línea precisamente, pero viste los colores de las primeras 25500 y 8500, poco conocidos : verde 312 entero sin franjas blancas, sólo con una franja baja verde oscuro 301 : decoración harto lúgubre, que fue pronto mejorada con los resaltes blancos. Difícil, pero no imposible, de que en 1978 subsistiera alguna con esta presentación, pero quería sacarla a trabajar por su idoneidad y asignación segura a esta línea del Jura !



Detalle de la BB-25528 con su sobria y algo plomiza primera decoración.



Encuadre muy forzado para llegar hasta el coche num. 11 de este largo tren.





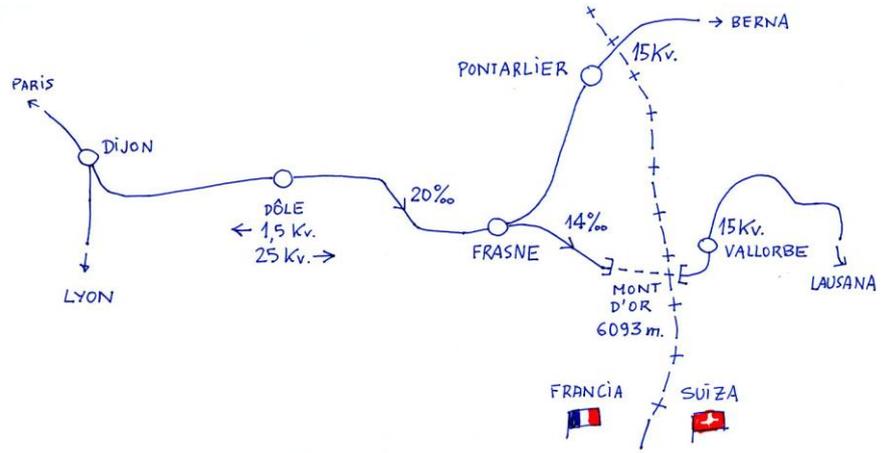
Un acierto de las instancias europeas de la UIC : la decoración C1 naranja y gris como imagen de marca de prestigio de los servicios ferroviarios continentales, del todo equivalente al conocido rojo burdeos y crema de los TEE.

EL JURA

La cadena montañosa del Jura marca profundamente esta región europea (y no tiene nada a ver con la película de Spielberg), de tal modo que a un lado y otro de la frontera franco-helvéctica existen regiones naturales o políticas que adoptan este nombre : el departamento numero 39 francés, llamado "Jura", con prefectura en Lons-le-Saunier, del lado francés, y el cantón helvético del mismo topónimo, con capital en Delémont, aunque está situado más al norte que su homónimo francés.

También marca la actividad económica, y me refiero al importante comercio de modelismo "Jura Modelisme", ubicado en la zona, que todos los aficionados al tren miniatura francés conocemos. Y para guinda al pastel, la histórica firma JOUEF era totalmente jurasiana y estaba radicada en Champagnole, a pocos kilómetros de la línea ferroviaria que hoy se ha reseñado.

Interesante región sin duda, con un paisaje similar y con lengua y culturas francófonas implantadas a ambos lados de la frontera. Marcada en un rectángulo rojo en el mapa siguiente, con detalle simplificado de la línea férrea que se describe y por dónde circula el tren de hoy.



EPILOGO:



Excelente portada de la revista "Chemins de Fer" de la AFAC, número 339, que contiene un buen reportaje sobre este tren, y a donde remito el lector que quiera ampliar información. La foto en cuestión (autor M. Mertens) presenta al "Lutétia" 226 Milán-Paris con una Re6/6 transitando por el valle del Ródano entre Brig i Sierre, en agosto-1979, y con coches suizos RIC en colores C1 de refuerzo en cabeza.

En 1978, los tiempos de trayecto para la relación completa entre Milán y Paris habían mejorado respecto la década anterior, pero aún era un tren de jornada completa :

	Rapide 227	
Paris G. de Lyon	salida	8 h. 36 m.
Milano-Centrale	llegada	18 h. 05 m.

Con 25 minutos ocupados por las operaciones de cambios de tracción y corte de coches para Berna. Sin embargo, con una velocidad media muy "francesa" de 131 km/h en su primer tramo fácil entre Paris y Dijon, por la línea "imperial" PLM.

Este tren, así como su paralelo "Cisalpin", perecieron cuando la SNCF, en asociación con los SBB-CFF, decidieron equipar esta relación con los nuevos TGV Sud-Est en la versión a tres corrientes (9 trenes, ramas números 110 a 118), usando la nueva infraestructura hasta poco antes de Dijon. No hay que olvidar que, al contrario que en España, un TGV francés puede circular normalmente por la red convencional, sin aparejos ni cambios especiales ni pérdidas de tiempo y recursos. La ganancia de tiempo era notable. Sucedió esto en 1984 y se trazaron de entrada cuatro servicios diarios hasta Lausana, uno de ellos bautizado "Lutétia" (que detalle !), y algunos pronto prolongados hasta Brig para fortuna de los amantes del esquí. Esta línea y servicio pasó a denominarse "TGV Ligne de coeur", y posteriormente "Lyria". Adiós a los rápidos convencionales y a sus maniobras y cambios de composición.

En todas partes cuecen habas

=====

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

Marzo-2021