



Agrupación Escala N de Zaragoza: ARTICULOS

Historia

Los "X" de K* Train

Jose Luis Monforte

El aficionado español históricamente, contemplaba con envidia y admiración los catálogos de los fabricantes foráneos "babeando" ante el ejemplo de poderío y oferta que significaba en aquellos años el catálogo de Märklin de 1960. En aquel momento, cuando el narrador contemplaba en las estaciones, entonces más o menos se podía acceder, las entradas y salidas así como las maniobras en los muelles, se le quedaron grabados unos vagones "más bonitos" que los demás, cortos y con un depósito "muy grande" en la parte inferior del chasis. Estos vagones eran los llamados unificados y representaron durante dos décadas la espina dorsal del tráfico de mercancías de RENFE hasta la aparición de los unificados "largos" es decir la serie 300.

Pero el narrador cuando retornaba a su domicilio, pensaba en la oferta que tenía de aquellos vagones en la que entonces era su escala, H0 y como formar trenes "puros" llegando a la frustrante conclusión de que no existía una oferta razonable en el mercado, estando únicamente constituida por unos bienintencionados "X" procedentes de la escala S de Paya, convertidos en H0" y unos modelos metálicos fabricados por Electrotrén que por aquel tiempo desaparecieron de catálogo. De esta manera el aficionado español estaba condenado a imaginar, que no ver circular por su instalación, un mercancías formado por los unificados. Tuvieron que pasar muchos años hasta la aparición en el catálogo de Electrotrén en 1990 de una familia de unificados, con una calidad alta de acabado y que representaban la imagen de sus prototipos. En este momento el narrador había abandonado la escala H0 y la idea del ferrocarril español, dedicando sus esfuerzos tanto económicos como intelectuales al ferrocarril alemán en escala N y épocas I y II.

Pero las cosas empiezan a cambiar asimismo para la escala N, en el año 2002, una joven empresa asume el reto de crear un catálogo basado en estos vagones. Salen al mercado un borde bajo, un borde alto y un cerrado, posteriormente en el 2003 aparece un foudre, de todos ellos se desarrollan distintas versiones y posteriormente se crean las expectativas de aparición de una cisterna y un jaula basados en el mismo chasis. Desgraciadamente las "enfermedades de juventud" de los vagones, el precio y la débil respuesta del mercado les llevan abandonar la escala N. Pero la realidad es que los vagones existen y circulan por nuestras instalaciones. Esperemos que K*train haga un esfuerzo y retome de nuevo el desarrollo de esta familia de vagones.

Pero este artículo, reflexiones personales aparte, pretende hablar del prototipo de los vagones unificados matriculados en RENFE como X.

En los "felices veintes" la situación del parque de vagones de mercancías en España era caótica, los vagones tenían distintas dimensiones, gálibos, capacidad volumétrica y carga. Unos tenían freno de vacío o servido, otros disponían de tubería de paso, y otros no llevaban ninguno de estos elementos. Esto nos puede dar una idea de las dificultades que había que asumir en la formación y tratamiento de trenes en muelles, clasificaciones, etc.

Para paliar esta situación en 1924 se creó un grupo de trabajo pilotado por el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el que estaban representadas las distintas compañías así como los fabricantes, con el objetivo de desarrollar una nueva familia de vagones unificados, que pudieran ser adoptados por todas

las compañías. Una situación similar se había producido en Alemania en 1916.

La premisa era que los tres tipos básicos, contasen con el máximo número de elementos comunes así como dimensiones de chasis similares.

Pero la pregunta que nos viene a la cabeza es. ¿Qué es un X?. La X, esto es una denominación RENFE, viene de máximo o mejor borde máximo. Los vagones unificados de las antiguas compañías tenían otras denominaciones que luego veremos.

La condición de X implica un vagón con paredes de altura superior a 500 mm. y carga de 20 TN.

En general se equiparon con cojinetes Isothermos salvo excepciones y llevaban el tope unificado cuadrado.

A pesar de este esfuerzo, encomiable, y que las compañías que habían participado activamente en el diseño, no se produjo una compra masiva de estos vagones, dándose el caso que se seguían comprando vagones similares, en algunos casos dimensionalmente idénticos, pero sin los detalles constructivos del objeto de este artículo. Un gran aficionado hoy desaparecido, Joaquín Hernández, le dio la pista, al que suscribe, para identificar los unificados de los "otros". La existencia de las cartelas triangulares en la parte inferior de la caja tanto en los extremos como en los marcos de las puertas "certificaban" la construcción de acuerdo a los criterios de normalización. De hecho la integración masiva de estos vagones en el parque comercial se produjo en época de RENFE a partir de 1948.



Vagones unificados construidos en recortable acompañados de un k*train

Eran vagones de poco empuje, de hecho el narrador construyó, hace ya 30 años, 8 unidades sobre chasis Ibertren y construidos como recortable y hubo de componer el chasis definitivo en 5 partes para ajustarse a las medidas. Posiblemente en transbordadores como el que había en Zaragoza-Arrabal no "cabían" empates mayores, esto supone el autor se podría hacer extensivo a diversos dispositivos a lo largo de la red ferroviaria española.

La construcción de estos vagones se versionó con garita y sin ella. En este segundo caso la caja variaba acortando los paneles laterales extremos de forma simétrica, para no establecer modificaciones significativas en el chasis.

También podían llevar testereros abatibles, para su descarga por elevación en puestos y cargaderos de minas.

En cuanto al equipamiento de frenado se construyeron :

Freno husillo y vacío	RENFE Xfhv
Freno de galga	RENFE X
Tubo de intercomunicación	RENFE Xiv
Freno de vacío	RENFE Xfv
Freno de husillo y tubo de intercomunicación	RENFE Xfhiv

La designación en las antiguas compañías, como hemos adelantado, en el Norte se designaron como X, pero MZA los designó como H.

Nos queda reseñar que existieron gran cantidad de vagones que pertenecían a particulares, estando matriculados en las distintas compañías e incluso en RENFE.

De aquí expresar el agradecimiento a cuantos han escrito una sola línea sobre estos vagones, gracias a los cuales el autor se ha inspirado aportando además parte de sus vivencias.

Características técnicas.

Empate 3.200 mm.

Longitud de caja 6.225mm (Vagón sin garita)

Altura de bordes 1550 mm.

Longitud entre topes 7425 mm.

Y como colofón.

RENFE matriculó sus vagones como X 185001 al 193118.

Los procedentes de otras compañías tuvieron la siguiente matrícula Norte X 93***, MZA Hfv 87*** y Central de Aragón X 85***.

Jose Luis Monforte (Triang)

