BIERZO TREN

150 AÑOS DE FERROCARRIL EN ESPAÑA

Número Extra
¡36 Páginas!

Año 3, 1998
300 pts. / 1,82 Euros.
Nº4

Revista de la Asociación de Amigos del ferrocarril de El Bierzo

- 150 años de ferrocarril en España
- Funicular de Vallvidrera
- Museo de Asturias
- Descubrimientos
- Numeración UIC
- Una 281 en N
- La 251 en HO (III)
- y otras cosas más...

Editorial

Acabamos de celebrar el 150 aniversario del ferrocarril en España. 150 años son muchos años y así se ha demostrado en el ferrocarril. Desde los primeros tiempos hasta ahora han cambiado muchas cosas. Unas han sido buenas, como la creación de líneas, la adquisición de material moderno para su tiempo, las reformas en instalaciones, etc... Y otras malas, como son el cierre de líneas, muchas de ellas cerradas injustificadamente, otras sin acabar de abrir, el favorecimiento por parte del gobierno de otros medios de transporte, etc...

El ferrocarril en España es un mundo. Mucha gente tiene o a tenido familiares o antepasados ferroviarios, pocas personas quedan que no hayan ido nunca en tren, existen numerosas asociaciones y aficionados al ferrocarril en toda España y el ferrocarril ha influído en las poblaciones menguándolas o haciéndolas crecer.

Si a los partidos políticos y a los intereses privados les hubiera interesado el ferrocarril, esta importancia que tiene se vería potenciada, dando un cambio radical de lo que el ferrocarril es hoy para pasar a abrir líneas, crear nuevas e intensificar los tráficos mucho más de lo que se está haciendo ahora. La realidad es que se invierte en carreteras, aviones y autopistas, dejando sólo el ferrocarril como importante en las relaciones entre Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla.

Por ello los actos del sesquicentenario se han presentado pobres, estando compuestos por una exposición, dos libros y trenes de vapor en una sola ciudad (Con el respeto a los actos propios de cada asociación).

El ferrocarril se merece seguir creciendo, formar parte de todos nosotros y tenerlo en cuenta para que en vez de olvidarlo le tengamos aprecio.

Feliz 150 aniversario.

Daniel Pérez.
Editor de Bierzotren.

Nuestro correo electrónico:
bierzotren@mixmail.com

El Rey leyendo el medallón que le ha entregado Corsini, junto a la Mataró. Al lado se encuentran otras personalidades. José Luis Sánchez López. (28/10/98).

Bierzotren

Revista sobre el tren de la Asociación de amigos del ferrocarril de EL bierzo.
Nº4, año 3, 1998.

Redacción:
Asociación de amigos del ferrocarril de el bierzo
Av/ América 26, 5ºb
24400 Ponferrada (León)

Director:
Daniel Pérez Lanuza

colaboradores:

Iván García, Carlos Pérez, Eduardo Pérez, Victor M. Barredo, José A. Manceñido, Luis A. Puente

Delegaciones:

Barcelona:José Luis Sánchez López
León: Cristina Prieto
Madrid: Gonzalo Pintos

Colaboradores:

Ramón Capín Roa, Anselmo Fernández, Miguel Sáenz de Santamaría.

Imprime y distribuye la Asociación.

Publicidad: Departamento Propio (Dirección de la redacción).

Prohibida cualquier reproducción

Las posibles críticas sobre un artículo las responderá el autor de éste, aún siendo por medio de la redacción.

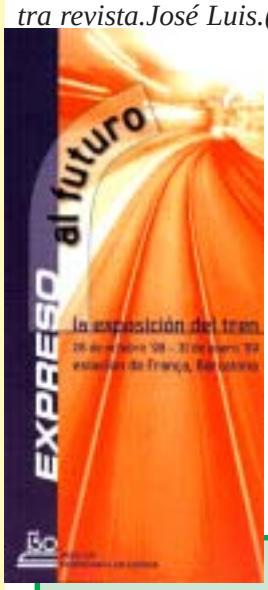
Sumario:

Número 4
Año 1998
300 pts.
Diciembre-junio

Portada:
Superior: El funi de Vallvidrera cerca de Peu del funicular.JL.(8-12-98)
Inferior: El Rey descubriendo la placa de los 150 años en Barcelona. JL.(28-10-98).

Portada	1
Editorial	2
Sumario	3
150 aniversario	4
Funi de vallvidrera	14
la 251 en ho (iii)	21
descubrimientos	22
Museo de asturias	25
numeración uic	27
una 281 escala n	30
varios	31
noticias	32
cocurso	34
suscripciones	35
contraportada	36

*El funicular de Vallvidrera, tras ser renovado, ocupa un importante reportaje en nuestra revista.José Luis.(10-98).***Pag. 14.**



Este año (1998) se celebraron los 150 años del ferrocarril en España y, entre otras muchas actividades, se realizó una exposición en Barcelona que resume el pasado, presente y futuro de nuestro ferrocarril en una sola visita. Cartel de la exposición. (FFE). **Pag. 4**

Fe de erratas: En el número 3, en la página 5 se dice que “la línea se puso en el plan de 1977... ” La fecha correcta es 1877.

Con este número...

Segundo cuadernillo de direcciones ferroviarias

Con más de 200 páginas de internet españolas y extranjeras, direcciones de estaciones de FEVE, Renfe, Etc..., empresas sobre el ferrocarril, asociaciones de amigos del FFCC, tiendas de maquetas, etc...

Este número de Bierzotren incluye un cuadernillo. Si no lo tiene pídalo.

150 años del ferrocarril en España

EXPOSICIÓN

Hace 150 años exactamente, el 28 de Octubre de 1948, nacía en Barcelona un sistema de transporte novedoso, el ferrocarril. Precisamente otro 28 de octubre pero de 1998 en la estación de Francia de Barcelona, se inauguraban los actos de ese 150 aniversario del ferrocarril.

A las 12:00h efectuaba su entrada Don Juan Carlos I acompañado de Jordi Pujol (Presidente de la comunidad de Cataluña) y Joan Clos (Alcalde de Barcelona). Después de saludar a los presidentes de las empresas expositoras, el Rey descubrió la placa conmemorativa situada en uno de los pilares metálicos de la estación. Seguidamente, realizó la visita a la exposición acompañado, además de por Clos y Pujol, de Corsini y de un amplio séquito donde se encontraban entre otros Eduardo Serra (Ministro de defensa) y Carmen San Miguel (Concejala de transportes del ayuntamiento de Barcelona y presidenta de Transportes de Barcelona).

Automotor eléctrico 126 del Ferrocarril Metropolitano transversal. (FMT). Estaba situado en la vía 9 de la estación. José Luis Sánchez López.(28-10-98)

El Rey visitó las cabinas del Talgo 300, ICE3 y el automotor 283.06 de FGC comprado para la electrificación de la línea Martorell Enllaç-Igualada. Posteriormente se dirigieron a la cabecera de la vía 8 donde, junto a la Mataró del tren del centenario, Corsini entregó al Rey una medalla conmemorativa del acto. Por último, el Rey abandonó la estación dándose por concluidos los actos de la inauguración de este 150 aniversario, sobre las 13:30.

El aspecto de la estación era magnífico, donde los banderines se colocaron para la reinauguración el 23-4-92, ayudaban a realzar la estación, la

Locomotora 7652, en la vía 8. Esta locomotora es una de las dos que hasta hace muy poco realizaban maniobras AVE en Atocha. José Luis. (28/10/98).

Maqueta de la cabina del nuevo IC3 Alemán. José Luis. (28/10/98).Admitía visitas.

Vista desde el dep. de viajeros de la nueva cabina del IC3. José Luis. (28/10/98).

exposición está situada sobre las vías 8 a 13 sobre dos grandes tarimas, que se utilizan para exposiciones y que permiten tapar las vías. Ya nada mas entrar se encuentran una locomotoras minera estática construida en Bélgica, una serie de señalizaciones en vía, tanto mecánicas, electrónicas o eléctricas, así como un paso a nivel de Alstom.

Ya dentro de la exposición (Con una extensión de unos 7.000 m²), se ha optado por dividirla en áreas temáticas, empezando con el vapor, donde se explican los orígenes del «invento», hasta el futuro, donde se pueden observar todo tipo de proyectos ferroviarios, destacando áreas como El usuario, Mercancías y Culto, explicadas con plafones informativos en castellano y en catalán, y todo tipo de maquetas y objetos., así como con vídeos informativos con anuncios antiguos sobre el tren, mantenimiento de líneas, evolución de las líneas desde 1848 y las administraciones actuales y otro sobre imágenes de cine relacionadas con el tren.

Interior del vehículo 3812B del Tranvía de Valencia. Estaba situado en la vía 12. José Luis. (28/10/98).

De la exposición se podría destacar:

Maquetas: Tranvía de valencia, metro ligero de Lille, automotor Maybach (realizada en los años 30), Littorina 9221 de NORTE, tranvía Combino, automotor serie 300 de ET/FV, automotor serie 1000 de FMB, automotor serie 446 de Renfe, un curioso automotor de Siemens que en 1903 alcanzó 203 Km/h a 10.000V en trifásica, trenes de juguete a escala, metro ligero de Monterrey, caldera máquina de vapor 1700 de MZA, cabina máquina de vapor de 1959, máquina de vapor 701, subestación eléctrica de Las Matas, vaposora 240 de Andaluces, automotor MC3 de Vascongados, Talgo I, Talgo II, Talgo XXI, automotor 450 de Renfe, Ave de Renfe, Intercity 2.000 de Renfe, locomotora eléctrica serie 252 de Renfe, tolva, vagón JFV 100.000, vagón mixto viajeros de MAV (Ferrocarriles húngaros), Transrapid 08, proyectos de Adtranz, proyectos de Siemens, proyectos de Caf, tunelador del metro de Valencia, estación del metro de Bilbao (Con Fosterito).

Objetos: Cambio de agujas sobre traviesas de hormigón, regulador a bolas, uniformes de CIWL, máquina expendedora de billetes de FMT de Barcelona, de 1926, aparatos de mantenimiento de vía en 1668, 1435 y 1000 mm. , diversas placas de vagones de Renfe, motor de ferrobús, centralita de teléfono de 1940, poste de catenaria actual con catenaria y ménsula, primer soplete oxiacetilénico de la Maquinista, de 1914, campana que anunciaba la jornada laboral en la Maquinista, enclavamiento mecánico de Pozuelo (CTC), máquina calculadora de billetes, puerta de Euromed, suspensión de Talgo III y pendular, asientos de vagones del Me-

En la exposición también había uniformes ferroviarios. Estos son de CIWL. José Luis. (28/10/98)

tro de Madrid, Chapas de estaciones de porcelana del metro de Barcelona, placa de inauguración del metro de Bilbao, Ambientación de la estación de Moyúa del Metro de Bilbao, Objetos diversos de la CIWL, plafón de información del AVE, relojes de estaciones, papelera de ferrocarriles de Cataluña, coche Biscuter, Fotografías ganadoras del concurso fotográfico Caminos de hierro, controla y freno de tranvías de Lisboa.

Escala real: Bicicleta de 4 ruedas para inspección de vías, Reconstrucción de un coche CIWL, propiedad de la fundación LOEWE, vagoneta de obras de Ferrocarriles catalanes de 1912, Auscultadora de carril, bogie de vagón convertible para trailers, de Transfesa, Maqueta a escala real de un coche serie 500 de Metro Bilbao, maqueta a escala real de un coche del Metro Madrid (última serie), máquina eléctrica de minas de carbones de Berga (Ancho 750 mm.) y vagón de explosivos de la misma empresa.

Como se puede observar la lista es impresionante y es sólo una mínima parte de lo expuesto.

Por otro lado, fuera de las áreas se situaban la maqueta y el audiovisual.

Esta gigantesca maqueta en HO está dividida en tres partes, la España seca, la España húmeda y una zona portuaria, esta última como nexo de unión entre las dos Españas, dejando la maqueta en forma de U. Esta maqueta fue realizada por un socio de la ASAF de Sevilla para el Ministerio de Fomento, y estaba atendida por dos socios de la ASAF. En ella se podía encontrar todo tipo de material español, desde el Ferrobús al AVE, pasando por el «camello» 592 y la 252.

El audiovisual es un vídeo de unos 8 minutos realizado con diferentes imágenes relacionadas con lo ferroviario, como imágenes actuales, antiguas, campanas, relojes, etc... Una parte de las imágenes son en 3D (Realizadas por la empresa Ovideo de Barcelona) y se han de visionar con gafas especiales que se proporcionan en la proyección.

En cuanto a la exposición en vías, se han utilizado en su totalidad las vías 7, 8 y 13 y parte de las vías 9 a 12, que han sido tapadas quedando una explanada en donde se han instalado la cabina del ICE 3 y alguna cosa más.

Distribución:

Vía 7: Tocando los topes se hallaba la cabeza tractora del Euromed 9-101-101-4, y el resto de la composición.

Vía 8: Contando desde la topera, tren del Centenario, espléndido después de su restauración. Este tren estaba en agosto de 1996 apartado en una nave del museo de Vilanova y La Geltrú, destrozado y lleno de gatos. Para esta ocasión el

Un detalle de la sala «El Futuro» con vehículos ferroviarios en miniatura. José Luis. (28/10/98).

Izquierda: *Maqueta a escala real de la estación de Moyúa del Metro de Bilbao. José Luis. (28/10/98).*
Abajo(superior): *Parte del material rodante de la maqueta y en el fondo la reproducción del viaducto de Martín Gil (Zamora-La Coruña)en la España húmeda.José Luis (28/10/98).*
Abajo (Inferior): *Vista general de la maqueta, con la zona de la España húmeda a la derecha y la España seca a la izquierda. En el centro al fondo se encuentra la zona portuaria. José Luis (28/10/98).*

tren se encontraba catalanizado, habiéndosele «caído» la O y quedando Tren del centenari.

Locomotora MZA 168 tipo 0-3-0, construida en 1854. Actualmente es la locomotora de vapor en estado de uso más antigua de España.

Locomotora de vapor 242F 2009 de Renfe, construida en 1956 en estado de uso.

Ferrobús FER 560-FER 560, que debía ser FER 560-FRC 560, no lleva matrícula UIC. Es propiedad de Asvafer de Valladolid. Se encuentra en perfecto estado tanto interior como exterior y en estado de uso. Debajo de la inscripción de Renfe aparece un esbozo del anagrama de Asvafer.

Diesel ALCO 1801, 318-001-5, su aspecto exterior es impecable.

Tractor 10109 (Admitía visitas) «pegasín» 301-009-7. Su aspecto exterior era bueno y el interior dejaba bastante que desear, faltando varios relojes de la cabina. Este tractor llegó en una plataforma.

Locomotora eléctrica 1003 (Admitía visitas) 281-003-4 de la línea de Barcelona a Puigcerdá. Originariamente funcionaba bajo 1.500 v, aunque

pasó a los 3.000 v.

Locomotora eléctrica 7652 de Alshtom, «francesa» 276-052. No llevaba matrícula UIC y estaba pintada de verde. Esta locomotora normalmente realiza sus labores en la estación de Atocha, lleva colores AVE y junto con una compañera son las dos únicas supervivientes de la serie.

Locomotora eléctrica 252-013-8. De esta serie, las 31 primeras son bitensión y las 13 primeras trabajas únicamente por la línea AVE. Esta locomotora remolcó un tren con el ferrobús, la 1801, el P-3-3072, P-12-12953 y WL36X5419 en la tarde del sábado 17-10-98 entre la estación de Sagrera y Francia.

Vía 9: Automotor 126 (Admitía visitas) del FMT (Ferrocarril Metropolitano Transversal). Fue construido en 1926 y estuvo circulando hasta 1983 aproximadamente en la línea 1 del Metro de Barcelona. Está en buen estado. Recordar que este coche tiene 22 metros de largo y toma de corriente por tercer carril.

Vía 10: Prototipo del tren Talgo 300 (Ahora Talgo XXI), que admitía visitas hasta la cabina de conducción. Es el último proyecto de Talgo, capaz de desarrollar hasta 250 Km/h, incorpora locomotora de gasoil totalmente integrada en el tren y de forma ligeramente aerodinámica. Se compone de locomotora BT 001 Virgen del Rocío, coche preferente, coche turista, coche cafetería (Cuyas ventanas recuerdan mucho a las del coche cafetería del Ave) y furgón del Talgo pendular (Este furgón no corresponde ya que en este lugar debería de ir otra locomotora que aún no ha sido construida). Sus asientos disponen de mesa abatible y acceso-

Locomotora 1616 de Comsa. Esta locomotora se encontraba antes de llegar a la exposición en la estación de Benicarló, en donde ha estado más de dos años haciendo trabajos. A la derecha se obserban los dos vehículos que han desaparecido de la exposición.José Luis. (28/10/98).

Derecha:*Material de vía estrecha, MACD 3 (FV), F3 (Soller), 283.06 (FGC) y eje de Talgo pendular. JL. (28/10/98).*
Abajo: *Máquina eléctrica de carbones de Berga. Ancho 60 cm. José Luis. (28/10/98).*

Interior del coche preferente del nuevo Talgo XXI, donde se obserba la disposición de asientos 2+1. José Luis. (28/10/98).

Coche cafetería del nuevo Talgo XXI, que recuerda mucho al del AVE. José Luis. (28/10/98).

Nuevo Talgo 300, con la cabeza tractora prototipo «Virgen del Rocío». J.L. (28/10/98).

rio para colocar un vaso. En clase turista existen cuatro asientos no orientables y en preferente tres. Bajo los asientos de preferente se dispone de enchufe de tres entradas para conectar ordenador o teléfono móvil. En cada asiento de las dos clases existe un botón dorado a la derecha que sirve para reclinar el asiento, y a la izquierda un dispositivo que permite seleccionar el canal de audio, bajar o subir el volumen y encender una pequeña luz individual situada en el techo. Por los monitores interiores del tren se podía ver un vídeo de cómo Talgo forma a sus trabajadores y como construye sus productos. El coche cafetería cuenta con microondas y cafetera.

Vía 11: Tren de vía Plaser y Theurer 08-275-UNIMAT-35, propiedad de vías y construcciones con matrícula P-406-VC.

Vía 12: Tranvía de Valencia 3812A-3821B (Admitía visitas y estaba montado sobre diploris). Un magnifico ejemplo de lo que puede ser un tranvía moderno, confortable limpio y accesible. Son dos semitrenes unidos por una parte flexible, como un autobús articulado. Este tranvía sólo dispone de una cabina de conducción e ignoro si el resto de la serie es igual.

Vía 13: Esta vía es de 1668mm, y con un raíl central se consiguen anchos de 1000 y 914mm dándole más o menos curvatura al carril central. Contando desde la topera:

Coche salón ZZ320 RENFE, procedente de MZA, y con pasarela exterior, permite ver su interior que está en perfecto estado.

Coche restaurante P-12-12953 de CIWL, en perfecto estado. No es posible ver su interior al estar las cortinas corridas.

Furgón de Correos P-3-3072. Por medio de una pasarela se pueden observar en la ventana diferentes útiles de cartero como un matasellos, etc...

Coche Talgo Gran Clase TWL 6D 623016 (Uno de sus extremos montado sobre un diplori).

Zugastieta 1 (ancho 1000 mm.). Máquina de vapor propiedad del museo vasco del ferrocarril. Se encuentra en buen estado.

Vagón de carga cerrado de Feve 2JJ 0.199-31 (Ancho 1000 mm.).

Vagón de carga cerrado de ejes Hg 219 (1000 mm.), perteneciente a la antigua compañía CGFC (Ferrocarriles catalanes), construido en madera y en buen estado.

Vagón de carga de borde bajo de ejes U 269 perteneciente a España Industrial y que circulaba por las líneas de CGFC. Es de madera y está en buen estado.

Automotor MACD 3 de FV (1000 mm.) de tracción eléctrica construído por Ganz en 1929. Propiedad del museo

El Ferrobús FER 560-FER560 es propiedad de la asociación de Amigos de Valladolid. José Luis Sánchez López. (28/10/98).

vasco del ferrocarril, está en estado de uso.

Furgón F3 (Admitía visitas) del ferrocarril de Palma a Soller. De ancho 914 mm, fue construído en madera por Caf en 1930 y estuvo en servicio hasta principios de los 90. Su interior se conserva intacto.

Remolque 283.06 de FGC (1000 mm.). Vehículo dotado de rampa para la entrada de sillas de ruedas, comprados para la línea de Igualada que próximamente será electrificada.

Tren de vía propiedad de Comsa, ancho 1668 mm. modelo 53TRM2400.

Diesel ALCO 1616 de Comsa, pintada en color amarillo con una franja blanca.

Explanada entre las vías 9 a 12:

Maqueta a escala real del ICE 3, que se podía visitar hasta la cabina. Los días previos a la inauguración estuvo tapada. El conductor va situado en el centro de la cabina, que está dotada de techo solar y separada de los viajeros por una mampara transparente. los departamentos de camas de Talgo.

Vía 15: Contando desde la topera:

Coche cama WL36X5419 propiedad de Renfe, en buen estado.

Diesel 10825, 308-025-6 pintada en verde y amarillo, en estado de uso.

Estos dos vehículos estaban situados el día 28 de octubre fuera de la exposición y en una zona algo apartada. El día 3 de noviembre ya no estaban, ignoro si habrán desaparecido temporalmente o definitivamente de la exposición.

En el vestíbulo de la estación de Francia (Junto a la taquilla), se encuentra un tranvía de caballos de 1872 de Tranvías de Barcelona, y restaurado recientemente. Normalmente creo que se conserva en las cocheras del tranvía azúl. Dentro de los andenes, junto a la vía 14, se encuentra un vehículo del tranvía de Mataró a Argentona restaurado recientemente en el museo de Castellar de N´Hug.

Los vehículos MZA 168, ALCO 1801, 1003 y 7652 lucían en sus costados el anagrama oficial de los 150 años del Ferrocarril en España. Los vehículos que admiten visitas están en base al día del aniversario, pudiendo estar cerrados algunos de ellos en otras fechas. La exposición cuenta con azafatas.

Tambien informar que se ha editado un especial Líneas del Tren dedicado al 150 aniversario, el Nº185 del 288-10-98 de 178 páginas, y que fue repartido en la esposición, así como una tarjeta telefónica de 2000 ptas. Con 100 ptas. de regalo sobre el 150 aniversario y en donde aparecen el AVE, una vaporosa y la estación de Atocha. Tiene una tirada de 100.000 ejemplares, se editó en mayo de 1998 y se vende en estancos.

Por otra parte, fuera de la zona de la exposición se encuentra un kiosco, instalado para la ocasión, en el que se pueden comprar: Tren de hojalata, pañuelo de cuello de Bilbao, gorra de jefe de estación, vagón serie 5.000 colores del museo nacional del ferrocarril, libro sobre coches CIWL de Javier Aranguren, el CD y el libro del tren, colonia Renfe, maletas, miniatura de campana, vídeo 150 años y alguna cosa más.

En resumen:

Seguidamente quiero dar una serie de opiniones personales, que quisiera sirvieran como reflexión.

Primeramente empezaré por la inauguración. Esta fue muy simple. El rey se limitó a descubrir una placa (Que el día 2 de octubre ya lucía una «bonita» pegatina de un grupo independentista catalán), efectuó la visita a la exposición, se le hizo entrega de una placa conmemorativa y 80 minutos después de entrar abandonaba el lugar. A mi juicio lo más normal hubiera sido rendir un merecido tributo mucho mayor al ferrocarril, mayor información en televisiones, periódicos, radios, etc... Supongo que la noticia no pasará más allá de una

Precios y horarios de la exposición:

Precios:

Normal-900ptas / Niños hasta 4 años-gratuito / Niños de 5 a 12 años-500 ptas. / más de 60 años-500 ptas. / Grupos desde 10 personas-400 ptas. / Id. con visita guiada- 3.000 ptas (Material didáctico para grupos escolares. Venta de entradas en taquillas de la propia estación.

Horarios:

Lunes cerrado.
Martes a domingo de 10:00 a 20:00.
Del 28 de octubre al 31 de enero de 1999.

escueta nota, solapada por noticias «de interés general» (?) como el fútbol, y que las acciones de esta u otra compañía suban o bajen en la bolsa.

Quizás esto sea un síntoma de cómo van las cosas. ¿Cuantos españoles saben que es el 150 aniversario? Yo creo que casi nadie. Por lo menos en Barcelona esperaba banderas en los autobuses (Se ponen por razones menos importantes), billetes especiales en el metro, actos especiales relacionados con el ferrocarril, algún acto festivo en la estación de Francia o sus alrededores (Pasacalles o algo así). Quizás no sea políticamente correcto, o es que deliberadamente se ha tratado de olvidar, no lo sé.

También decir que la gente debe experimentar, por lo tanto los visitantes deben tocar, subir, eso añade un aliciente ya que normalmente no se puede visitar una cabina, o subirse a una vaporosa.

Creo que el escueto acto, y la falta de información, muestra un desinterés general por un tema muy importante, el ferrocarril, algo que es de interés general para el pueblo, y que hay que cuidar con esmero (Aunque no sea económicamente rentable, en algunos casos), y que mantiene un equilibrio territorial muy necesario. Quizás sea por que alguien o algo no ha sabido o no a querido enfocar el tema. Puede ser que se esté más acostumbrado a los nuevos tiempos (Operaciones de diseño, Preferente, Turista, Cliente, Corredor Mediterráneo, Club, Andalucía Exprés, uniformes de diseño), en vez de a una gran minoría (Interurbano Zaragoza-Soria, Ruta de la Plata, Por qué un Cataluña exprés vale más que un regional en un mismo trayecto, clase y material).

Lo que si hay que reconocer es que la exposición cuenta con una gran cantidad de material, y mucho de él histórico, que debería hacer pensar al visitante el esfuerzo que debe haber llevado reunir todas las piezas.

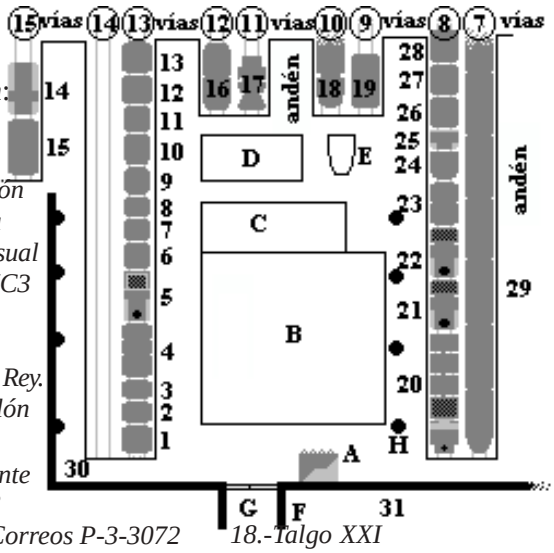
En cuanto al material expuesto en vía, es muy interesante y representativo, y aunque eché en falta alguna cosa más, a mi entender se podía haber utilizado otra vía más (14) para exponer. Su ocupación no creo que supusiera un gran quebranto a las circulaciones de la estación de Francia, que no son muy abundantes, pudiendo dejar así todo un ala de la estación reservada a la exposición (Entre las vías 8 a 14). En la vía 14 podría estar expuesto un TER, una 300 de Norte del depósito de San Andrés Condal, o la 277 del depósito de Casa Antúnez.

También algún material «extraño para estas latitudes» que circulase regularmente mientras dure la exposición y que haría las delicias de algún aficionado, por ejemplo un 594 que hiciera recorridos de Cataluña Exprés, regionales o hasta cercanías en donde se entregase información del aniversario a los viajeros, o algún pequeño regalo, o una reducción en el precio de la entrada.

El tren de vapor que recorría la línea de Lérida a La Pobla podría hacerse desde Barcelona, una vez por semana mientras dure la exposición, etc...

Estos dos ejemplos se pueden traducir a cualquier punto de España donde esté expuesta la exposición.Feliz Cumpleaños.❑ **José Luis Sánchez López, Corresponsal en Barcelona.**

Plano de la exposición:



Leyenda:
A.-Kiosco
B.-Exposición
C.-Maqueta
D.- Audiovisual
E.-Cabina IC3
F.-Taquilla
G.-Entrada
H.-Placa del Rey.
1.- Cohe salón ZZ320.
2.-Restaurante R-12-12953
3.-Furgón Correos P-3-3072
4.-Talgo GC TWL 6d 623016
5.- Zugastieta 1
6.-Feve 2 JJhg 0.119-31
7.-CGFC Hg 219
8.-CGFC U 269
9.- Vascongados M.ACD 3
10.-Palma-Soller F.3
11.-FGC 283.06
12.-Comsa 53TRM2400
13.-Comsa Alco 1616
14.-10825 (308-025-6
15.- Renfe WL 36X5419
16.-Tranvía de Valencia
17.-08-275-UNIMAT-35
18.-Talgo XXI
19.- Automotor 126 FMT
20.- Tren del Centenario
21.-MZA 168
22.-242F 2008
23.-Ferrobús
24.-ALCO 1801
25.- Pegasín 10109
26.-Eléctrica 1003.
27.-Francesa 7652
28.-252-013-8
29.-Rama Euromed
30.-Mataró Argentona 1
31.- Tranvía de caballos TB.
José Luis/Daniel Pérez

Anúnciese en Bierzotren

La revista sobre trenes de toda España de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de El Bierzo

Llame a nuestro teléfono (987 402 129) o venga a nuestra editorial: Av/América 26, 5ºB. 24400 Ponferrada (León).

el ferrocarril español en la actualidad

En estas dos páginas ofreceremos un muy breve resumen de la actualidad ferroviaria en España después de haber pasado 150 años de nuestro primer ferrocarril.

En primer lugar, España cuenta con más de 15.000 kilómetros de vía en servicio, con cinco anchos principales que van desde el 1.668 mm. de Renfe y Aceralia (El más numeroso), 1.435 mm. para la línea del AVE, varias de FGC y metros de Madrid y Barcelona, 1.220 mm para el de Tharsis, 1.000 mm. para las líneas de Feve y otras privadas y finalmente 914 mm. para el ferrocarril entre Palma y Soller. Sólo se realizan transbordos entre los dos primeros para la línea del AVE y en la frontera con Francia. La doble vía es sólo el 28.9 % de la red. Los carriles suelen ser de 60, 54 y 45 Kg/m. y las traviesas más modernas son monobloque, quedando en bastantes lugares de madera. Un 55.2 % de la red se encuentra electrificada y la tensión más utilizada son los 3.000 Vcc. La regulación del tráfico se realiza mediante CTC y bloqueos telefónico y automático.

Características propias de cada compañía:

El **PV** se dedica a transportar carbón entre Villablino y la central térmica de Cubillos. Aunque esta empresa (MSP) es privada, está recibiendo subvenciones de la Junta de Castilla y León para eliminar el tráfico de carbón por carretera y pasarlo todo al tren. Otra compañía privada es el Fc. De **Tharsis**, que transporta mineral férrico al puerto de Huelva. La red de **Aceralia** en Asturias, con vías del mismo ancho que Renfe y con conexiones, tiene una extensión de unos 200 Km. No está electrificada y conecta las diferentes instalaciones metalúrgicas de la empresa. En este grupo estaría el ferrocarril del **Tajuña**, desaparecido en favor de la empresa Transportes Ferroviarios de Madrid, que construye su línea de viajeros. Todas estas empresas mineras no prestan en estos momentos servicio de viajeros. Otras empresas pequeñas son FGC(Cataluña), FGV(Valencia), SFM(Mallorca) y Euskotren (País vasco), que prestan únicamente servicio de viajeros, excepto FGC, y son fruto del traspaso de FEVE de líneas que discurren íntegramente dentro de cada comunidad a cada gobierno autónomo. **FGC** dispone de líneas de ancho métrico y normal, electrificadas en su mayor parte, una línea de Cremallera y cuatro funiculares. **FGV** dispone de líneas de ancho métrico electrificadas y un tranvía. **SFM** explota una línea de doble vía y ancho métrico entre Palma e Inca. **Euskotren** tiene una red de vía métrica totalmente electrificada y un funicular. Un poco más grande, **FEVE** explota toda la cornisa cantábrica y una línea en Cartagena. Esta empresa depende del ministerio de fomento, al Igual que Renfe. Toda su red es de ancho métrico y una pequeña parte está electrificada. Tiene servicios de viajeros y mercancías. **Renfe** es la empresa más grande y explota la línea del Ave, el métrico Cercedilla- Los Cotos y todo el resto de la red de vía normal. Tiene tráficos de viajeros y mercancías.

Como otros medios de transporte se encuentran los metros, funiculares y tranvías. Los metros de Madrid, Barcelona y Bilbao son públicos y de titula-

Los automotores MAN de FGC dejarán de prestar servicio en cuanto se reciban las nuevas unidades eléctricasque les sustituirán. Daniel.(14/7/98).

Unidad de Tren de Euskotren realizando el servicio entre Bilbao y San Sebastián. Ramón Capín Roa.

ridad municipal. El de Barcelona tiene además el tranvía Blau y el funicular de Montjuïch. Los funiculares no nombrados pertenecen a los parques de atracciones que sirven (Igueldo en San Sebastián y Tibidabo en Barcelona.), a sus ayuntamientos (Artxanda en Bilbao) o privados (Valle de los caídos). El tranvía de Soller es Privado y el de La Coruña es municipal.

Tráficos y material:

Largo recorrido: Renfe es la única empresa que realiza este tipo de tráficos. Grandes líneas tiene servicios de noche y de día y de diferentes calidades, para lo que emplea los trenes Euromed, los Talgos, los Intercity y los expresos y rápidos con material convencional. Regionales: Renfe, Feve, Euskotren y FGV realizan estos trenes. Renfe presta este servicio por toda España, reuniendo en redes Exprés los tráficos de cada comunidad. Estos trenes se prestan con unidades de tren y según la línea con mayor o menor intensidad a lo largo del día. Feve hace estos trenes entre Ferrol y Bilbao con trenes de buena calidad y con parada en todas las estaciones. Euskotren los ofrece entre Bilbao y Donostia y FGV entre Alicante y Dénia. Cercanías: Todas las empresas realizan este tipo de tráficos y en general todas ofrecen buenas frecuencias, buenos trenes y buen servicio en general. Otros: en este tipo de encuentran los turísticos, como son el cremallera de Nuria, el Palma - Soller, el Limón Exprés, el Transcantábrico, el tren de la fresa, el Al- Andalus y otros muchos más en toda España ofrecidos por las asociaciones y las empresas ferroviarias. Mercancías: El sistema del vagón disperso, al igual que en Europa, se ha ido abandonando y en estos momentos sólo circulan trenes bloque, puros o de varias mercancías, que circulan sin variaciones de principio a fin. Las empresas mineras (PV, Tharsis y Aceralia) transportan sus propias mercancías, sin intervenir otras empresas de transporte ajenas a su actividad.

El Euromed es ya un símbolo de Renfe, y más concretamente de Grandes Líneas. Oropesa.Daniel Pérez (7/7/98).

Industria:

Actualmente sólo fabrican material ferroviario en España dos compañías: Caf, con factorías en Irún, Beasaín y Zaragoza, y Talgo, con factorías en Rivavellosa, Aravaca y Las Matas.

Patrimonio histórico:

En la actualidad están funcionando los museos del País Vasco (Euskotren), Madrid Delicias, Vilanova i La Geltrú (Los dos de la FFE), Museo de Asturias, Museo de La Pobla de Lillet y finalmente nuestro museo de Ponferrada, que se abrirá antes de editar nuestro número 5 en junio. Muchas asociaciones disponen de vehículos históricos propios, como la Mikado de la ALAF, y algunas empresas organizan viajes con locomotoras antiguas (FGC o Renfe, por ejemplo.).

Este artículo ha sido más o menos una orientación, y dará lugar a fragmentos más detallados a lo largo de los números siguientes de nuestra revista.❑

Gonzalo Pintos / Daniel Pérez.

Bibliografía:

Revistas Carril, Vía Libre y Líneas del tren. De todas, varios números.

Estación de Feve en León, de donde parten ocho trenes diarios.Daniel Pérez. (17/10/98)

El funicular de Vallvidrera

Historia:

El funicular de Vallvidrera es uno de los pocos que existen en España de este medio de transporte. Este funicular se encuentra a unos 2 Km. de otro funi, el del Tibidabo, el primero construido en España y de propiedad privada, aunque parece que dentro de poco será renovado y pasará a ser de titularidad pública. También se encuentra a unos 8 Km. del funicular de Montjuïc.

El funicular de Vallvidrera fue construido para atender a un barrio, el de Vallvidrera, situado en la Sierra de Collserola, pero pronto a este cometido se le unió el interés turístico, ya que al barrio de Vallvidrera hay que unir las excelencias de Collserola, pulmón verde del área metropolitana de Barcelona.

El 3/10/1906, el Estado otorgó al ferrocarril de Sarriá a Barcelona (FSB) una concesión para la construcción de un funicular desde la carretera de Vallvidrera a Vallvidrera. Éste se inauguró 21 días después con una tensión de 600 v. y un ancho de 1.000 mm.

El coche número 2 en la estación de Vallvidrera Superior antes de efectuar la reforma. José Luis Sánchez López. (7-1-98).

Los resultados desde los primeros momentos fueron buenos, pero el 3 de junio de 1908 se inauguró el ferrocarril de Mina Grott. Era un pequeño ferrocarril que discurría por terrenos de un particular y que suponía una seria competencia. Este ferrocarril propiedad de Carlos Montañés no tenía concesión del estado (Ancho 600 mm. y capacidad para 32 viajeros), y utilizaba un túnel de una mina de agua que llevaba agua hasta Sarriá. Tenía final cerca del pantano de Vallvidrera. Para FSB suponía una seria competencia, y empezó a presionar para el cierre de ese ferrocarril, consiguiéndolo a principios de 1909. Posteriormente se llegó a un acuerdo jurídico entre ambas empresas.

El estado concedió al Mina Grott una concesión provisional por Real Decreto 9/8/1909, obligando a Carlos Montañés a pedir la concesión de un ferrocarril entre Sarriá y Las Planas en terrenos de propiedad pública. Por R.D del 27/10/1910, se le autorizó a Carlos

Cruce con el tren número 2. Al fondo la carretera de las aguas. José Luis. (8-12-98).

Montañés la construcción de dicho ferrocarril, y el 17/6/1911 compró a través del testaferro Sr. Compte (Agente de cambio y bolsa) y con el dinero del empresario estadounidense Frank Pearson (Personaje importantísimo en FCC) la empresa FSB propiedad de Tranvías de Barcelona. Así, el 1/4/1912 se creó la sociedad Ferrocarriles de Cataluña S.A. (FCC) con un capital de 12 millones de pesetas. FCC tenía la intención de seguir la línea desde Sarriá a Sabadell y Terrassa. Las obras se iniciaron el 5/12 entre Sarriá y Las Planas y el Mina Grott se clausuró definitivamente el 28/11/1916, al llegar FCC hasta Las Planas.

El apeadero de carretera de las aguas sufrió una muy profunda remodelación. Aquí, en el inicio de las obras, aún se podía ver cómo era en su estado original. José Luis. (8-1-98).

Comienzo de las obras visto desde el puente de la carretera de las aguas Los vehículos viejos ya se habían retirado. Al fondo, el puente y el cargadero. José Luis Sánchez López. (8-1-98).

Por lo tanto, el Funicular de Vallvidrera que había sido propiedad de FSB, pasó a ser de FCC, y Carlos Montañés a través de Frank Pearson consiguió el control del funicular y de FSB, aquella compañía que quiso eliminar su pequeño ferrocarril.

Los comienzos de FCC estuvieron marcados por alianzas y maniobras de accionistas e intereses, muy complicados y largos de explicar. FCC fue desde el principio una empresa adelantada, como lo demuestra el uso de automotores eléctricos, el ancho de vía 1.435 mm., la calidad de sus servicios o el amplio plan de renovación llevado a cabo durante la postguerra.

Durante los años 70, gracias a la cada vez mayor crisis financiera, aquellos trenes e instalaciones, que tantas atenciones habían tenido, pasaron a estar en un estado deplorable. FCC pidió en 1975, debido a sus graves problemas financieros, un aumento de tarifas o subvenciones de las que recibió una respuesta negativa. El 21-2-77 los obreros pidieron en comisión al ayuntamiento que se hiciera cargo de la explotación, a lo que se negó. Dos meses después (entre el 17-4-77 y el 27-4-77) los empleados iniciaron una huelga con unos servicios mínimos que fueron atendidos por el segundo batallón de ferrocarriles del ejército. El estado obligó a FEVE el 14-6-77 a hacerse cargo provisionalmente de las líneas, anunciando tres días más tarde en una nota de prensa la supresión del servicio para el día 30-6-77.

En el BOE del 27-12-77 se confirmó el traspaso de las líneas de forma provisional a FEVE, mientras que Obras Públicas, Diputación de Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad metropolitana discutían un régimen de explotación.

La Generalitat de Cataluña pidió el traspaso de FCC y el Estado la obligó a pagar 291.000.000 ptas. a FCC, por el rescate de sus concesiones, a pagar en anualidades hasta el año 2010. Entonces, y por Real Decreto (26-7-78) la Generalitat se hace cargo de la

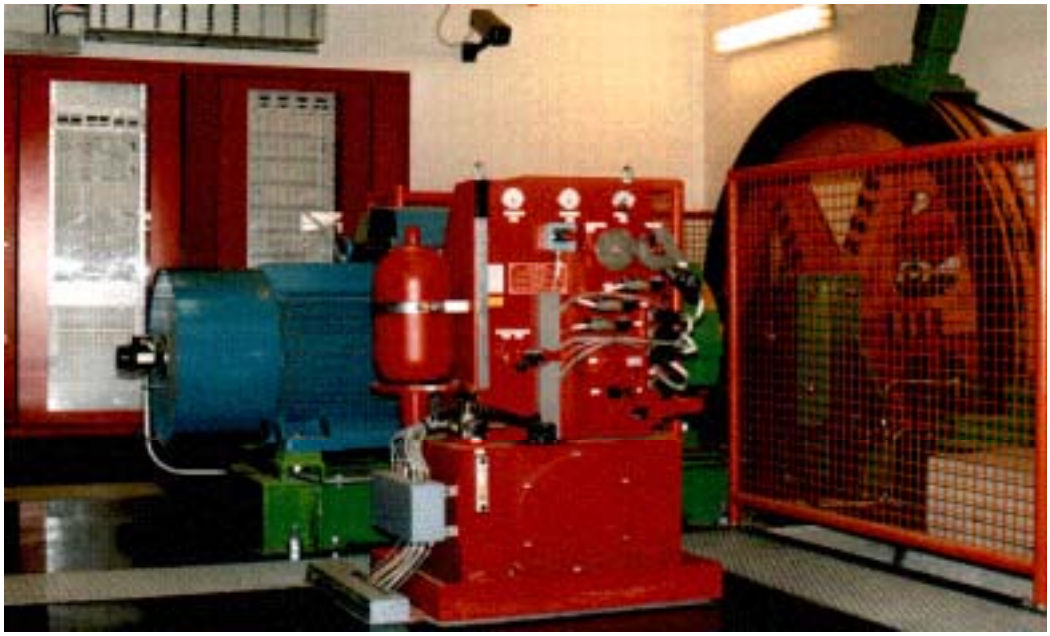
explotación y a partir de octubre de 1978, FCC pasa al departamento de Política territorial y obras públicas de la Generalitat.

Por último, por decreto del Consejo consultivo de la Generalitat se crea la entidad Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC (3-9-79), que es la propietaria actual de FCC y del funicular de Vallvidrera.

A pesar de todos estos sobresaltos, el funicular de Vallvidrera siempre ha tenido una vida bastante tranquila.

Línea:

En un principio, la estación modernista de Peu del funicular sólo albergaba el funicular y quedaba aislada del resto de las líneas del FSB que finalizaban en Sarriá. El recorrido para llegar hasta la estación se hacía a través de un tranvía inaugurado el 17-12-1906 que salía de Plaza Cataluña y seguía la línea de FSB hasta la estación de las tres torres, desviándose allí y subiendo por la calle Anglí (Todavía quedan restos de los postes en esta última calle.). Con una longitud de 2125 m. y con un servicio cada 20 minutos, este tranvía era conocido como tranvía del cinc (Su precio era 5 céntimos). Este servicio quedó cortado el 28-11-1916 hasta la calle Anglí (Al inaugurarse el tramo Sarriá-Las Planas) y fue suprimido definitivamente en diciembre de 1939.



Sala de máquinas del nuevo funicular. Está situada en Vallvidrera Superior. José luis (8-12-98).

Peu del Funicular.

La línea se inicia en la planta superior de la estación del Peu del Funicular. Esta estación se encuentra en la carretera de Vallvidrera, y se compone de tres plantas.

En la planta calle se encuentran las taquillas, las canceladoras de billetes, los lavabos y un ascensor que conecta la estación inferior con la estación del funicular.

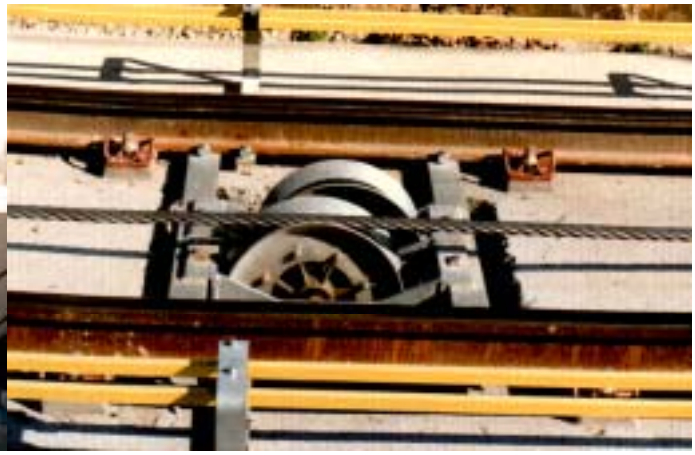
La planta inferior se sitúa bajo el nivel de la calle. En ella se encuentra la línea de Sabadell y Terrassa. Está dotada de dos vías y dos andenes. Desde la vía 1 sale un ascensor que tiene paradas en la planta

Características técnicas

	Antiguo funicular	*Funicular nuevo*
Longitud	730 m.	736.6 m.
Cota inferior	No disponible.	192.3 m.
Cota superior	No disponible.	350.7 m.
Desnivel	163 m.	158.4 m.
Ancho de vía	1.000 mm.	1.000 mm.
Obra/Dirección	Miralles/Von Roll	Guinovart/Von Roll
Velocidad	2.5 m/seg.	5.0 m/seg.
Alimentación	220 V (catenaria)	220 V (3er carril)
Cable	30 mm. diámetro	30 mm. (Fatzer)
Potencia motor	95 CV	160 CV
Carril	Wendel (26.5 Kg/m)	Thyssen S (33 Kg/m)
Capacidad	80 viajeros	50 viaj.(1820 por hora)
Asientos	No disponible	20 + 4
Carga máxima	No disponible	3.500 Kg.
Peso	6.500 Kg.	8.160 Kg.

Estación de Peu del Funicular, ya renovada. José Luis. (8-12-98).

Vista general de la vía, el tercer carril de alimentación y los rodales para el cable tractor. Peu del Funicular. José Luis. (8-12-98).



calle y en la estación del funicular.

A la planta alta se accede por una escalera desde la planta calle. En esta planta se encuentra el Funicular y el ascensor que conecta con los otros dos niveles.

Esta estación se encuentra en el punto más bajo de la línea, a 192,3 m. sobre el nivel del mar. Fue reconstruída a raíz de la renovación que se llevó a cabo entre enero y mayo de 1998.

La estación cuenta con un intercomunicador de ayuda al viajero y dos bancos de madera, además de una pantalla con horarios de las circulaciones de la estación inferior, plano de transportes del área de Barcelona, chapas metálicas en forma de rombo con el nombre de la estación y cámaras de circuito cerrado de televisión. No dispone de expendedora de billetes.

Inicio del cruce con el desvío sistema ABT. José Luis. (8-12-98).

Esta es la vista que tienen los operarios que controlan el funicular desde Vallvidrera superior. Se puede ver la curva de 30º y los andenes sobreelevados. José Luis. (8-12-98).

La estación tiene forma de U y toda la vía está rodeada de una vidriera, con dos puertas que se abren cuando el tren llega a la estación (Una de entrada y otra de salida). El centro de la estación está coronado por una gran claraboya que permite la entrada directa de luz. La estación carece de escalones y sólo tiene rampas para permitir el acceso de inválidos.

Cargadero:

Antiguo cargadero con el que cuenta la línea, y que fue usado para el tráfico de viajeros. Actualmente está cerrado. Se encuentra un poco antes del inicio del cruce y se accede a través de un puente. Este apeadero actualmente está vallado y su acceso es muy difícil. Tiene el suelo de tierra, se encuentra en estado original y no dispone de ningún servicio ni construcción.

Apeadero de las aguas:

Este apeadero se en-

El microbús de la empresa Sarbus realizó por carretera el trayecto del funicular mientras duraron las obras.Peu del Funicular. Carretera de Sarriá a Vallvidrera. José Luis. (12-3-98).

Fachada modernista de la estación de vallvidrera superior. Daniel Pérez Lanuza (14-7-98).

cuentra en el cruce con la Carretera de las Aguas, que es un camino que se encuentra en Collserola y que fue construido por Aguas de Barcelona a principios de siglo para llevar agua a Barcelona. Actualmente es una zona de recreo llena de atletas, ciclistas y paseantes.

El apeadero se encuentra después del cruce y ha sido modificado. Ha sido dotado de una cristalera que impide el paso a la vía. Esta se abre cuando llega el tren. Dispone de un banco metálico, plano de transportes de Barcelona, interfono para comunicaciones, así como dos botones que son pulsados por el usuario para indicar si va a Peu del Funicular o a Vallvidrera Superior.

No dispone de escalones, sino sólo rampas para permitir el acceso a minusválidos al tren. No dispone de taquilla ni máquina expendedora de billetes.

Vallvidrera superior:

Se encuentra en el punto más alto de la línea a 350,7 m. Es de estilo modernista y se encuentra en la plaza Pep Ventura en Vallvidrera. Dispone de dos plantas.

En la planta calle, a la izquierda del edificio se encuentra la salida directa a la calle desde el andén y el ascensor introducido recientemente. En la planta calle, pero dentro del edificio, se encuentran las máquinas expendedoras de billetes, una mesa para el empleado, cámara de circuito cerrado y un cuarto de aparellaje eléctrico, además de una puerta que conduce a una terraza visitable que permite obtener una magnífica vista de Barcelona.

Una escalera nos conduce a la planta inferior, donde nos encontramos con dos puertas que dan acceso a diferentes dependencias. Bajando la escalera de frente nos encontramos con los lavabos, y bajando más nos encontramos con el andén y la sala de máquinas.

La estación también es en forma de U y dispone de dos andenes. En el de salida se encuentra el ascensor que conecta con la calle. Cuenta con un intercomunicador, máquina canceladora de billetes y un banco metálico. El otro andén es el de entrada, y cuenta con los mismos aparatos. Los dos andenes han recibido algunos retoques para adaptarlos a los nuevos trenes. Esta estación había sido reformada hace algunos años. La esatación cuenta además con pantallas de informaciones, chapas con el nombre y cámaras de circuito cerrado.

El techo de la estación es escalonado. Los escalones están cerrados con cristal, lo que permite la entrada directa de luz. El techo está rematado con globos con bombillas.

En esta estación se encuentra la sala de máquinas, amplia y limpia que cuenta con elementos de última generación. La amplia sala cuenta con una serie de armarios metálicos, dos poleas que sirven para mover los trenes, el motor eléctrico, cabina de control desde donde los empleados controlan los diferentes elementos de los trenes y un programa informático que controla automáticamente el movimiento de los trenes con gráficos sobre la torsión del motor y la situación del tren.

Nuevo apeadero de Carretera de las aguas con el tren Nº 1 subiendo a Vallvidrera superior. José Luis. (8-12-98)

Estación de Peu del funicular antes de la reforma. José Luis. (3-1-98).

Desde este punto se controlan las cámaras de circuito cerrado que disponen los trenes, y se obtiene una vista parcial de toda la línea.

Hay que recordar que en la renovación se llevó a cabo entre enero y mayo de 1998, la estación de Peu del funicular fue reconstruida , se cambió el ascensor, se cambió la bancada de la vía, se reconstruyó el apeadero de las Aguas, se modificó el andén de Vallvidrera superior, se cambió toda la maquinaria, se introdujo el tercer carril, se suprimió la catenaria y se compraron trenes nuevos. Se puede decir que la línea es nueva. Su coste fue de unos 800 millones de pesetas.

Vía:

El raíl reposa directamente sobre la bancada de hormigón y no dispone de traviesas. Está cogido a la bancada por sujecciones, y dispone de tercer carril con una tensión de 220 V para los servicios del tren. La vía está vallada en todo su recorrido impidiendo el paso a la vía de cualquier persona. El carril está fabricado por Tyssen.

El tendido aéreo se ha eliminado, y toda la línea dispone de farolas a la izquierda de la vía.

Como dato curioso, este funicular describe una curva de unos 30º a unos 100 m. antes de llegar a Vallvidrera superior. Este hecho es debido a que el propietario de unos terrenos no quiso venderlos, y por lo tanto hubo que dar este rodeo para no entrar en su propiedad.

La línea dispone de pocas obras de fábrica. La primera está al poco de salir de Peu del funicular, un puente metálico sobre un camino particular que permite conectar el colegio Monserrat con su zona de recreo. Un poco más arriba, el primer puente, hecho en obra vista y en bastante mal estado, cruza la línea y permite el acceso al cargadero. Cargadero, pequeño andén en obra vista y con suelo de tierra. El segundo puente permite cruzar la Carretera de las Aguas. Por último, un puente metálico, bajo el que discurre un camino que permite el paso a una casa.

Fechas:
·7-1-98.- último día de servicio en la antigua línea.
·8-1-98 a 10-5-98.- Suspensión del servicio.
·11-5-98.- Reapertura de la línea.
·11-5-98.- Primer día de circulación de la línea de autobuses 211.

Trenes:

Los actuales trenes entraron en servicio el 11-5-98 y han sido construidos por la firma Von Roll, situada en Thourne (Suiza). Están dotados de aire acondicionado y cada tren cuenta con una capacidad de 20 asientos y cuatro abatibles, una carga máxima 3.500 Kg y 50 personas. Son tirados por un cable de acero de

Bibliografía:
-Bulletí informatiú 12, FGC. Pags. 11 a 13.
-Historia dels ferrocarrils de Sarriá i de Catalunya, marzo-abril 1984.
-Visitas propias.

Estación de FGC Peu del funicular, en la línea de Sabadell y Terrassa. En el piso superior se encuentra el funicular. José Luis (8-12-98).

La actual estación de Vallvidrera superior dispone de andenes sobreelevados, cristaleras y otros elementos nuevos. José Luis.(8-12-98).

30 mm., la duración del viaje es de 2' 50", no disponen de ventanas practicables, están pintados en rojo y blanco y disponen de un cartel luminoso de «Sobrecarga», que avisa cuando se produce un exceso de peso en el vehículo.

Los trenes no precisan de agentes, ya que son automáticos y su interior está vigilado con cámaras de circuito cerrado.

El funicular funciona como un ascensor, cada vehículo dispone de tres botones, Peu del Funicular, Ctra. de las Aguas y Vallvidrera superior. El usuario debe oprimir el botón de su destino y el tren se dirigirá a dicha estación.

Los antiguos trenes se encuentran en el MNATEC (Museo Nacional de la Ciencia y la Técnica de Cataluña, situado en Terrassa.) y en el Museo del Transporte de Castellar de N´Hug.

El día 7-1-98 fue el último día de circulación de los trenes antiguos y fueron retirados en la mañana del 8-1-98.

Mientras el servicio estuvo suspendido, se mantuvo un servicio de microbuses atendido por la empresa de autocares y autobuses SARBUS, entre Peu del funicular y Vallvidrera superior, con extensiones hasta Tibidabo conectando con el funicular del Tibidabo.

Mejoras:

Con el nuevo funicular se aprovechó para introducir una serie de mejoras que los vecinos venían reclamando desde hacía mucho tiempo, como la creación de la línea de autobuses 211 (Propiedad de TMB y con las mismas tarifas que cualquier otra línea de esta empresa) circulando todos los días y conectando Vallvidrera y Tibidabo (Dos zonas muy aisladas del resto de la ciudad) conectando los dos funiculares con una frecuencia de paso de 30 minutos y servicio entre las 7:30 h. Y las 21:30 h.

También se ha ampliado el horario de funcionamiento del funicular, que los días laborables comienza a las 4:45 h. y los días festivos acaba a las 2:30 h, con un intervalo de paso en hora punta los días laborables de 6 minutos y los festivos cada 10 minutos.

Desde el 1-1-98 se integró el funicular, así como las estaciones de FGC de Peu del funicular, Vallvidrera y las Planas en la red urbana, es decir, se permite el uso de títulos de transporte que utilizan la gran mayoría de viajeros de Barcelona y que hasta ahora no se podían utilizar en estas líneas, como son: T1, T2, T-mes, T-día, T-3 días y T-5 Días.

FGC ha editado un libro en Catalán al ponerse en circulación el nuevo funicular.

La visita se realizó el martes 8 de diciembre de 1998. Desde aquí agradecer sinceramente a los diferentes agentes del funicular (De los cuales siento no recordar el nombre), y a Monserrat Gassol, de prensa, el magnífico trato que me dispensaron.❑

José Luis Sánchez López, corresponsal en Barcelona.

El cargadero y el puente en el comienzo de las obras. josé Luis. (3-1-98).

Pantógrafos:

Utilizamos una referencia de SOMMERFELDT con algunas modificaciones.

Debido a la particular base de fijación de éstos, habrá que construirle una base al pantógrafo según la fig. 7 y pegarlo debajo del pantógrafo con Araldit.

Los cuernos del arco del pantógrafo habrá que modificarlos según los hilos de cobre de la fig. 7.

Hay que construir también dos pararrayos y dos seccionadores (Fig. 6).

Los filtros de los laterales quedan mejor fotograbados que en plástico, aunque es una inversión muy elevada.

Bogies:

Las personas que utilicen bogies Ibertren no tendrán que realizar este paso.

Hay que quitar los laterales excepto los frenos y construir otros nuevos de plástico y latón. En el bogie central hay que reproducir los muelles para el deslizamiento lateral y en los tres las barras de tracción bogie- caja. Bajo el soporte del motor hay que pegar una chapa de plástico de 05´y en el centro hacer un agujero.

También hay que montar los pasamanos de 0´4 en agujeros de 0´5 y los soportes de lavantamiento, linternas y espejos de latón.

Pintura:

Pintar el chasis y laterales con negro HUMBROL 33, y para el esquema azul-amarillo utilizar primero amarillo 69 y después el resto con una mezcla de 14 y 48. Los bajos del testero de gris 64, los pantógrafos y seccionadores con 153 y los aisladores con blanco 34.

Acabados finales:

Colocar las ventanas, el foco, cortinas, bocinas, marcos, limpiaparabrisas, enganches, mangueras, topes, pararrayos, pantógrafos, rotulaciones, filtros y espejos. Poner la fibra óptica para las luces y colocar un maquinista y un ayudante.

Ya tenemos terminada la locomotora.

Por último, repetimos que en caso de duda, consulten el Nº61 de la revista Maquetren el artículo de Bruno Legouest de donde se ha sacado la información para este artículo.❑*José A. Manceñido*

La locomotora 251-020-4 pasando una revisión en el depósito de León. Daniel Pérez. (22/6/98).

La 251 en HO (y III)

Dos locomotoras 251 en pruebas después de haber pasado una reparación a su paso por Ponferrada con destino León. Nótese que aún llevan los colores viejos. Daniel Pérez.(10/98).

Una de las dos locomotoras objeto de este reportaje, la RUSTON de dos cabinas. Daniel Pérez Lanuza (septiembre 1998).

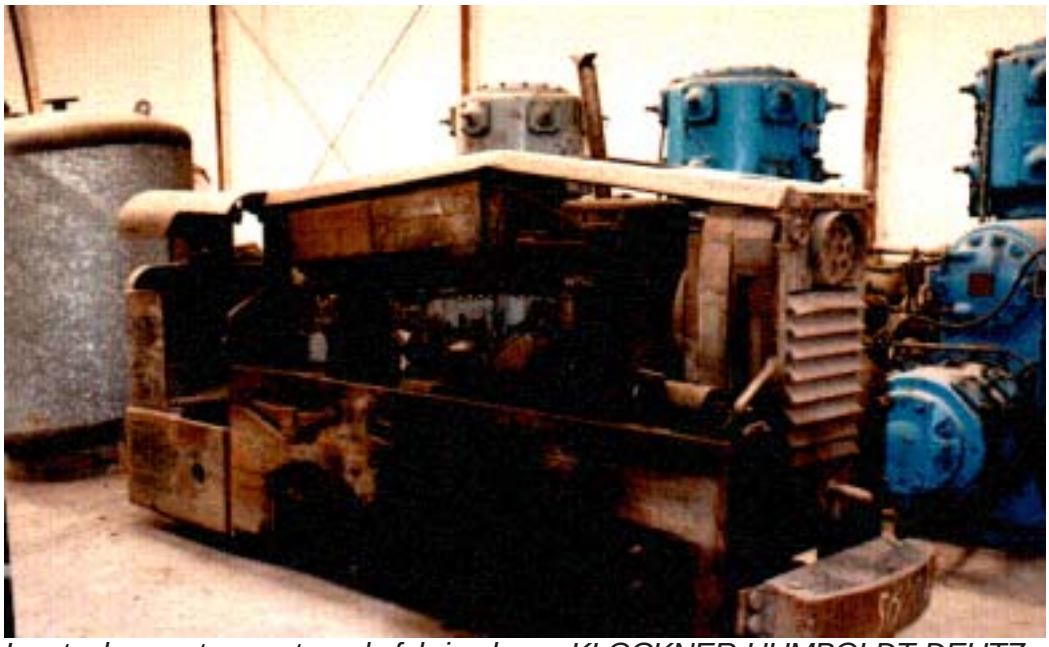
A un buen aficionado al ferrocarril le gusta descubrir material nuevo, o viejo pero desconocido, y aprender un poco más cada día de su afición. Por ello, cuando se presenta la oportunidad de poder conocer un material nuevo , no escatimamos esfuerzos para poder ir a verlo, sacar fotografías, intentar conseguir su historia, algunos datos de su mecánica, anécdotas en los días de uso, y otras cosas que hacen agradable posteriormente el haber estado allí.

En este verano, gracias a algunas relaciones entre personas, descubrimos dos locomotoras mineras destinadas a su venta en una nave de una localidad cercana a Ponferrada. Cámara de fotos y papel y boli en mano nos propusimos conocer esos ingenios industriales antes de que fuera demasiado tarde, es decir, antes de que se vendieran a otro ferrocarril minero.

Una de esas locomotoras pertenecía a una mina de HUNOSA, ya cerrada. Esta máquina fue fabricada por KLOCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ con número de fábrica 57.948. Tenía una potencia de 30 CV. Y 1100 RPM., que le suministraba el motor DEUTZ modelo AASWZ1000. La locomotora, de una sola cabina y dos ejes, tiene suspensión de ballestas, se arranca por aire y está equipada con un generador de 60 V. para iluminación. Su peso es de 5.600 Kg. Sólo dispone de un solo foco de iluminación en el testero delantero según su único sentido de marcha. La locomotora puede circular en la intemperie al estar el motor cubierto por una chapa en forma de tejadillo

Descubrimientos ferroviarios

Estas jardineras con los asientos inclinados se utilizaban para transportar a los mineros. Daniel Pérez (Sep. 98).



La otra locomotora, esta es la fabricada por KLOCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ, colocada en una nave pegada a la del otro material. Daniel. (Sep. 98).

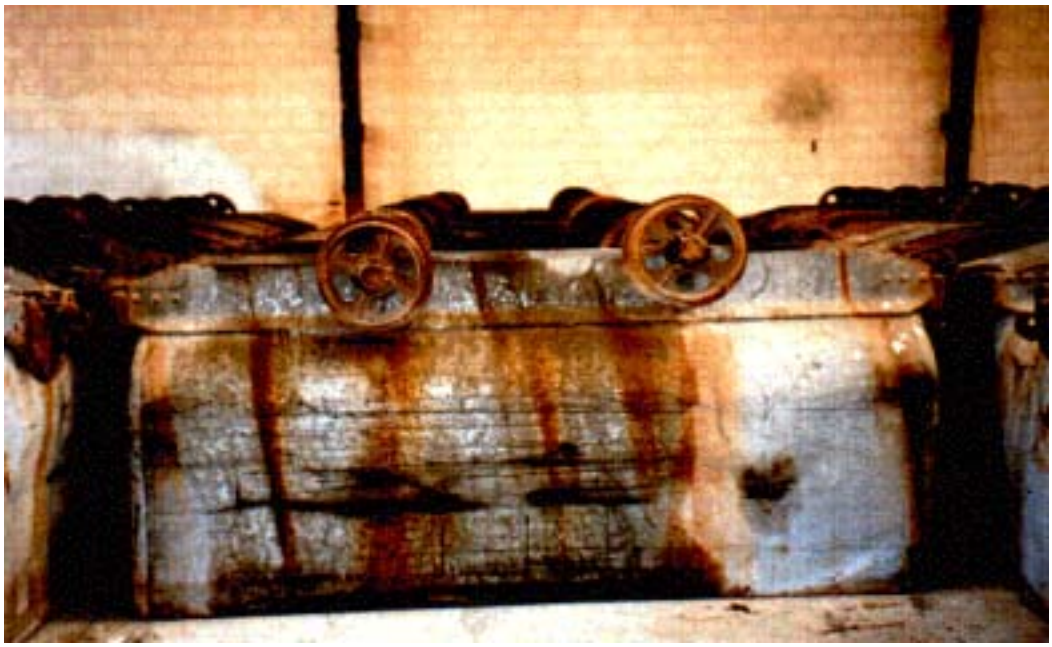
y colocada en forma longitudinal en la máquina y por poseer también de chapas laterales para cubrir el motor diesel. Pocos datos más hemos podido saber debido a la falta de documentación y al mal estado de la placa del fabricante. Actualmente funciona aunque le hace falta una pequeña puesta a punto.

La otra locomotora, fabricada en Inglaterra por RUSTON & HORNSBY Ltd., lleva el número de fábrica 392162 y su clase es LH6. Esta locomotora, más antigua que la anterior, tiene dos cabinas, dos ejes unidos por bielas y un solo motor diesel. Según las placas que de su testero cuelgan, esta máquina recibió el número tres en el ferrocarril en el que prestó servicio. El funcionamiento de esta máquina es un tanto curioso, se puede encender el motor desde cualquiera de las dos cabinas, pero una vez que se enciende desde una ya no se puede maniobrar desde la otra, ya que se bloquea. Además el foco de la cabina posterior a la de conducción se ubica en el interior del habitáculo del maquinista, por lo tanto, al ir encendido, no se puede permanecer en la cabina que no esté operativa. Esta locomotora también puede circular por la intemperie al estar la parte superior y los laterales del motor tapados con chapas, pero ninguna de las dos cabinas de conducción ofrece protección al maquinista en caso de lluvia.

Junto a estas máquinas hemos podido encontrar también unas 400 vagonetas de mina de dos longitudes distintas, provenientes de dos minas distintas, tres jardineras para el transporte de mineros con los asientos inclinados, otra jardinera más pero en este caso más corta que las otras, con menos asientos, estos rectos y todo cubierto. Este vagón se encontraba cerca de la Deutz y se supone que sea de su misma procedencia. Los mineros que viajaban en ese vagón sólo podían bajarse de él por un lateral, que se podía cerrar del todo mediante dos persianas metálicas. También se encontraban en ese lugar tres vagones cisterna para combustible, con carga superior pero no hemos podido saber por dónde se realiza la descarga.

Según el propietario, varios grupos de aficionados al ferrocarril de fuera de nuestra comarca se han interesado por las dos locomotoras y los vagones jardinera para la realización de un tren turístico con dicho material. Sin conocer a esas personas, desde aquí les damos ánimos y que emprendan esta y otras acciones en favor de nuestro ferrocarril.

Todo el material aquí presentado es de ancho



Una de las 400 tolvas almacenadas dada la vuelta, como las demás. De los dos tamaños, esta pertenece al más largo. Daniel Pérez (Sep. 98).

de vía 60 cm. (Decauville) y seguramente se venda a otros ferrocarriles mineros, y no a los grupos de aficionados.

Agradecemos a Angel, propietario del material, las facilidades que nos ha dado para realizar este artículo. ❑*Daniel Pérez.*

Arriba: *Otra locomotora RUSTON que vende una empresa dedicada a la compra-venta de material ferroviario. Foto: Pág. de internet.*

Izquierda: *Una de las cabinas de la locomotora RUSTON. Daniel Pérez. (Sep. 98).*

Abajo: *Vagonetas con depósito para combustible. Daniel Pérez. (Sep. 98).*

Fotografía Salvador Núñez

Gomez Nuñez, 24
Tel: 987 427 745
24400 Ponferrada

Museo de Asturias

El museo del ferrocarril es un centro de investigación y divulgación de la historia del ferrocarril, sus usos y elementos que se centra especialmente en la rica variedad de ferrocarriles de la región asturiana.

La visita comienza con un amplio panel explicativo de los grandes hechos de la historia del ferrocarril; con apoyo audiovisual, se traza una cronología de los momentos más destacados asociados con el ferrocarril en toda la historia del hombre, en España y en Asturias.

Tras esta introducción, se pasa a los andenes,

Vista general del museo, con la playa de vías y el edificio. Miguel Sáenz de Santa María.

Museo de asturias

antiguos andenes de la «Estación del Norte» de Gijón. En ellos se encuentran las piezas más valiosas del museo, varias locomotoras de vapor, entre las que se encuentran algunas de indudable valor histórico: La única locomotora «Varela de Montes» que se conserva, de las que inauguraron la línea del puerto de Pajares en 1881; una de las últimas locomotoras de vapor, fabricada en 1957 por Babcock & Wilcox en Bilbao para FEVE, cuando ya el gasóleo estaba sustituyendo al vapor; un vagón de madera utilizado por los usuarios más modestos («De tercera») y otros ingenios mecánicos originales, e incluso únicos, como la SHE 5 francesa, que aún se encuentra en funcionamiento.

Maqueta a escala real de un vehículo de los tranvías de Gijón. Es el único superviviente de los tranvías asturianos. Amcho de vía: 1.000 mm.Miguel Sáenz de Santa María.

Una zona del andén exterior está dedicada al material especialmente diseñado para el trabajo en interior y exterior de las minas, fácilmente distinguibles por el menor ancho de vía y su altura considerablemente reducida. En el edificio de los talleres, se preparan nuevos materiales para su exposición.

Los fines de semana se pone en marcha el Tren del Museo, una pequeña máquina de vapor mueve un viejo vagón por los terrenos del museo, es uno de los mayores atractivos del museo, aunque es una lástima que no se le dé una mayor disponi-

Ficha Técnica:

Museo del Ferrocarril de Asturias
Plaza de la Estación del Norte S/N
33206 Gijón.
Teléfono: 985 308 575
Horarios:
Invierno: De martes a sábado: 10:00 a 13:00 y 16:00 a 19:00. Domingos y festivos: 11:00 a 14:00.
Verano: De martes a sábado: 11:00 a 13:30 y 17:00 a 21:00. Domingos y festivos: 11:00 a 14:00.
Lunes cerrado.
Precios:
Individual: 350 ptas.
Grupos de adultos (10 ó más): 250 ptas.
Jubilados y estudiantes(Con acreditación): 200 ptas.
Grupos escolares: 100 ptas.
Martes visita gratuita.

Locomotora diésel de minas adquirida por la fábrica de Mieres. Terminó sus servicios en la mina LLamas. Ancho de vía: 600 mm. Miguel Sáenz.

bilidad.

De vuelta a los andenes interiores, podemos ver una pieza del clásico tranvía de Gijón y una réplica del moderno Metro de Valencia.

En las salas de exposición permanente, un espectacular audiovisual nos ilustra en breves minutos con las imágenes y sonidos de 150 años de vida del ferrocarril.

En las salas podemos encontrar las herramientas, utensilios e invenciones que requirió para su desarrollo este medio de transporte, entre ellos: las señales, los elementos del sistema ferroviario, las diferentes partes que forman la vía, objetos de las estaciones, dispensadores de billetes, etc.

Completan el museo una sala de exposiciones temporales y un área de descanso. El museo está dotado de medios para discapacitados y visitas con bebés.

A nuestro parecer, el museo es un buen embrión para un gran museo del ferrocarril. Decimos embrión porque se echan en falta muchos materiales modernos que a buen seguro nos gustaría ver a los que amamos el ferrocarril. Dispone de una enorme extensión de terreno en un lugar céntrico de Gijón y un buen parque de vías con diversas anchuras, por ello tiene grandes potencialidades, pero por centrarse demasiado en el material regional (Por otra parte muy rico y variado) ha descuidado hasta ahora varios decenios de la historia del ferrocarril más actual.❑

Colaborador en Asturias:
Miguel Sáenz de Santa María
miguelsaenz@usa.net

Izquierda: *Réplica del moderno metro de Valencia. Miguel Sáenz de Santa María.*

Derecha: *Locomotora de vapor que perteneció a Renfe, a la Fábrica de Mieres, a Hunosa y al ferrocarril de Triano. Ancho de vía: 1670 mm.*
Es una de las más antiguas del museo(1878). Miguel Sáenz de Santa María.

Numeración UIC

Desde el mes de septiembre de 1971 Renfe comenzó a utilizar las normas UIC de matriculación de vehículos al igual que muchas administraciones ferroviarias europeas.

Nosotros comenzamos aquí un artículo para tratar de explicar los tres tipos de material numerado con estas normas: Material motor, vagones de mercancías y vagones de viajeros.

Material motor:

Empezaremos con generalidades para los tres grupos: Cada matrícula UIC lleva siempre 12 dígitos, aunque Renfe suele rotular en su material motor sólo los 8 últimos. Estos dígitos están distribuidos en varios grupos. Tomaremos como ejemplo la numeración de la foto del platanito.

9-2-71-6-443-001-3

9 Significa que es un vehículo motor, siempre es 9 para material motor.

2 es un complemento del dígito de autocontrol y se calcula en función de todos los números. Más adelante enseñaremos cómo calcularlo.

71 corresponde a la administración propietaria del vehículo, que en este caso es RENFE.

6 es la clase de vehículo dentro del tren. En el caso del platanito, 8 es un coche motor, 7 es un remolque intermedio con pantógrafo, 6 es el otro remolque y 9 es el otro motor.

443 es la serie de RENFE a la que pertenece el vehículo. La cufra de las centenas indica lo siguinete:

0.-Maquinaria de vías y obras.
1.-Trenes de alta velocidad.
2.-Locomotoras eléctricas.
3.-Locomotoras diesel.
4.-Unidades de tren eléctricas.
5.-Automotores diesel.
6.-Se utilizó para los 668 en pruebas.
7, 8 y 9 no se utilizan.

Detalle de la numeración UIC completa de uno de los coches del platanito. Foto: Automotores Españoles. Javier Aranguren.

001 es el número de orden de cada tren dentro de su serie. En este caso, platanito sólo hay uno. Las centenas pueden indicar una subserie, como por ejemplo las subseries 100 a 600 de las 269.

La numeración UIC

Por último, el dígito 3 final es de autocontrol, calculándose como explicaremos con las seis cifras anteriores. Este número evita cualquier error en la matrícula del vehículo.

Dígito de autocontrol:

Se calcula multiplicando el número de serie y de vehículo por un número formado alternativamente

En el testero de esta unidad 444.500 se pueden observar los números utilizados por Renfe, sólo 8 de los 12 de la matrícula completa. Foto: Automotores Españoles. Javier Aranguren. Enero 1991. Fuencarral.

por unos y doses. Se suman todos los números del resultado hasta quedar una sola cifra. Se resta esa cifra a 10, dando lugar al dígito de autocontrol.Hay que tener en cuenta que si la primera suma de dígitos es mayor que 10, entonces no se sumarán otra vez estos dígitos, sino que se tomará para hacer el paso siguiente el último de ellos (Ej: si la suma vale 19, no se vuelve a sumar 1+9, sino que se toma el 9 para restarlo a 10).

Vamos a realizar como ejemplo el dígito de autocontrol del primer tren AVE:

Matrícula: 100-001-a
Nº multiplicador: 121-212-1
Resultado: 100-002-
Suma de dígitos:
1+0+0+0+0+2=3
Dígito de autocontrol:
a= 10-3=7
Matrícula: 100-001-7

Dígito de complemento:

Se calcula de forma parecida al dígito de autocontrol, pero con la matrícula completa y comenzando el Número multiplicador por 2. Calcularemos el dígito de complemento del tren del ejemplo anterior:

Matrícula:
9-c-71-0-100-001-7
Número multiplicador:
2-1-21-2-121-212-1
Resultado:
18—141-0-100-002-7
Suma de dígitos:
1+8+1+4+1+0+1+0+0+0+0+2+7=25
Último dígito de la suma: 5
Dígito de complemento:
C=10-5=5
La matrícula completa queda: 9-5-71-0-100-001-7

Un ejemplo para los vagones de mercancías es esta tolva 80-71-693-6-129-0, que para la numeración de Renfe es TT. Daniel (Octubre 1998).

Vagones de mercancías:

También se numeran con 12 cifras, pero su significado varía un poco respecto al de los vehículos motores. Un primer grupo de cifras sirve para determinar el régimen de cambio, que indica bajo que condiciones puede circular el vagón. Algunos son:

24: Vagones de dos ejes de propiedad particular autorizados a viajar por toda Europa.
41: Vagones de dos ejes propiedad de Renfe no aptos para circular fuera de España salvo acuerdos especiales.
80: Vagones de bogies del parque interior de Renfe.
ETC...

El segundo grupo, de dos cifras, indican la administración propietaria del material, con el mismo número que vimos en el apartado anterior.

El tercer grupo indica la serie del vagón, reservando una centena de series a cada tipo de vagón. Por ejemplo, las series 700 a 799 corresponden a las cisternas.

El cuarto grupo está formado por cuatro cifras y sirve para numerar cada vehículo dentro de su serie. El primer dígito (Las unidades de

Otro ejemplo de marcancías es esta tolva, de cereales, 22-71-578-9-069-9, que le corresponde la serie T en la numeración de Renfe. Daniel Pérez Lanuza.León(mayo 1998).

millar) de ese grupo puede servir para determinar las subseries si la seire no supera los 1.000 vehículos.

El último grupo comprende una sola cifra y corresponde al dígito de autocontrol, que se calcula idénticamente al de los vehículos motores.

Un ejemplo de matrícula UIC en un vagón de mercancías puede ser este: 80-71-693-6-129-0, que se puede escribir así:

80 RIV
71RENFE
693 6 129-0

Vagones de viajeros:

Como no, la matrícula UIC de los vagones de viajeros también se compone de 12 dígitos.

Los dos primeros dígitos. Al igual que en los vagones de mercancías, también corresponden al tipo de coche y a su modo de utilización internacional. Sus números comprenden entre el 51 y el 73, ya que los demás sirven sólo para mercancías. Un ejemplo es el 51, vagones con ancho fijo y posible utilización internacional, en nuestro caso con cambio de ejes.

Los dígitos tercero y cuarto corresponden a la compañía propietaria y es el mismo número que para los vagones de mercancías y los vehículos motores.

Los dos dígitos siguientes son el tipo de coche, y comprenden todos los números del 00 al 99. El 21, por ejemplo, es para un coche de segunda clase con 11 compartimentos o en su defecto 22 a 23 asientos. Los postales, los restaurantes, los camas o literas, las ambulancias, los vagones de exposiciones y los vagones de transporte de coches en expresos están incluidos en estos dígitos.

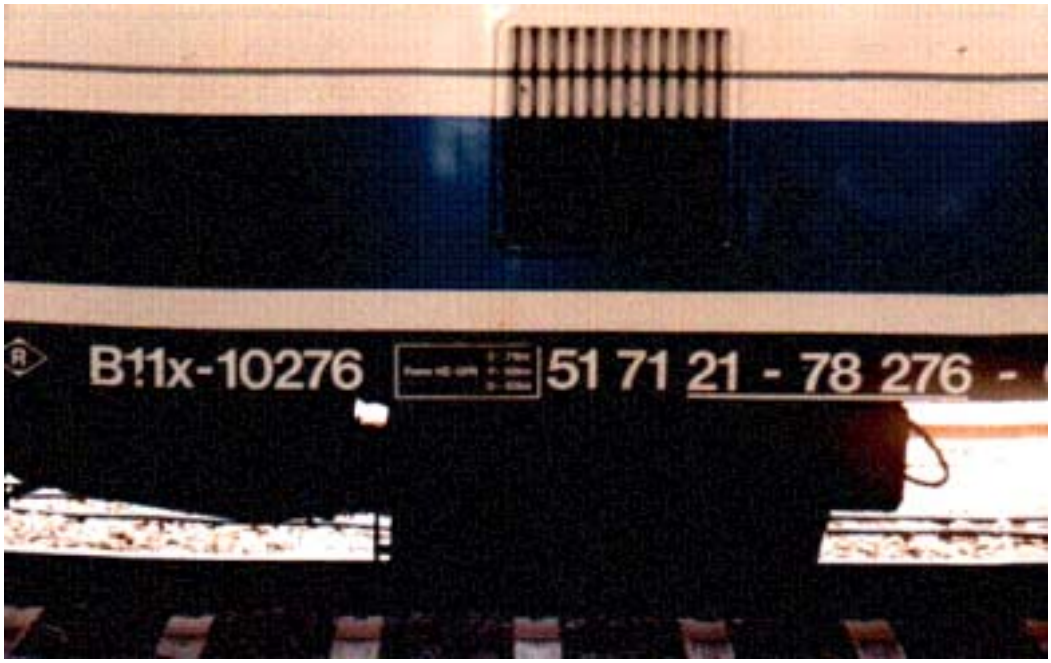
El séptimo y el octavo dígitos marcan su velocidad y su tipo de calefacción. Como ejemplo, el número 78 permite una velocidad máxima de 160 Km/h. y una calefacción a 3.000 V corriente contínua.

Los tres siguiente números expresan el número de vehículo dentro de su serie, numerándose desde el 000 al 999.

Por último, el duodécimo dígito también es de autocontrol, y también se calcula igual que en los dos apartados anteriores.

Nota:

Los datos que nos han quedado sin publicar, como son una lista detallada de los números que corresponden a cada tipo de vehículo, a cada administración ferroviaria y a otras características de cada vagón, serán objeto de un cuadernillo especial que tendrá lugar una vez acaben las entregas de los cuadernillos de direcciones, y tendrá su mismo formato. Este cuadernillo tampoco alterará el precio de la publicación.❑Daniel Pérez Lanuza.



Numeraciones de Renfe (izquierda: B11x-10276) y UIC (Derecha: 51-71-21-78276-0). Ponferrada. Daniel Pérez Lanuza.(Octubre 1998).

Las unidades 470 tienen asignada la serie para efectos administrativos de Renfe ETB-9. mat. UIC: 9 - 4 7 0 - 0 3 5 - 7 . Ponferrada. Daniel (Septiembre 1998).

Una 281 en Escala N

Se parte de la locomotora de Minitrix ref. 12069. De ella se van a aprovechar los bogies, los pantógrafos y el chasis en general.

La caja se utiliza como soporte de la nueva que se realizará en tres planchas de plástico de 0.25 mm. más o menos de grosor, que juntas resultarán una de 0.75 mm. Dicho plástico deberá ser transparente, para poder realizar las ventanas.

Los testeros se harán planos, dándole posteriormente la forma aerodinámica (En Cuña) con la ayuda de una lija.

Los cristales se hacen grabando los marcos con el cutter y dejando protegida la superficie de la ventana sin pintarla.

Las puertas se hacen de la misma forma, pero se pintan como el resto de la caja.

Las rejillas se hacen a parte en el mismo plástico marcando las ranuras con el cutter y posteriormente pegándolas en su sitio.

Vista general de la estación en fase de construcción con la locomotora objeto de este reportaje y otras dos que ofreceremos en próximas revistas. Daniel Pérez. (29/12/98).

En el techo hay que poner masilla entre las nueva caja y el techo original. Los pantógrafos quedan en el mismo sitio.

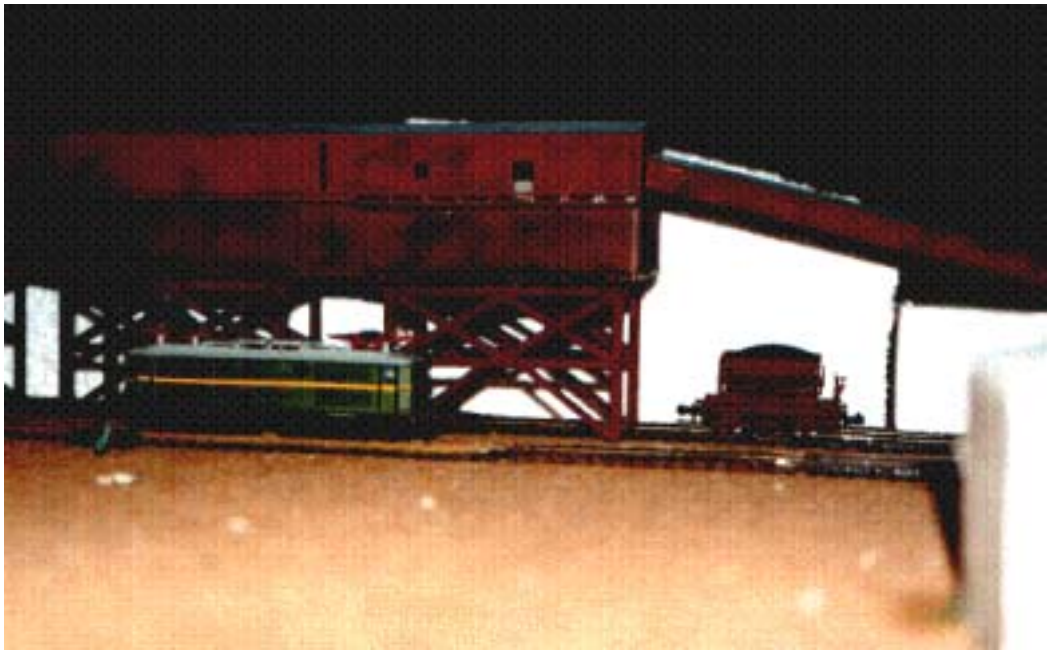
Las esquinas entre los frontales y los laterales también hay que enmasillarlos.

Se pinta en primer lugar una franja en amarillo un poco más gruesa que la anchura que queremos conseguir, posteriormente se enmascara esa franja pero en su ancho definitivo y se pinta el resto de verde, excepto el techo, que es en color gris claro.

Los pantógrafos y los portatopes estarán pintados de color rojo y los bogies de color negro.❑

Próximamente explicaremos cómo se hace una 308.

Victor Manuel Barredo.



Materiales:
-Plástico en planchas Evergreen.
-Pegamento cianocrilato.
-Masilla de modelismo.
-Ref. 12069 de Minitrix.
-Pinturas Humbrol.

Herramientas:
-Cutter y cuchillas varias.
-Destornillador.

La 281 en la zona minera.La maqueta está en fase de construcción.Daniel Pérez. (29/12/98).

Compro, Vendo, Cambio.

Compro fotos y otras informaciones sobre el ferrocarril en El Bierzo (Norte, Renfe, MSP). Daniel.

Cambio fotos, billetes, horarios y otras cosas sobre trenes y autobuses de toda España. José Luis.

Compro material escala HO a muy bajo precio. Iván. 987 222 925.

Compro motor unidad 440 en N de Ibertren. Daniel.

Se busca corresponsal en la zona sur de España. Contactar con la editorial.

Se venden varios números de revistas (Hobby Tren, Líneas del tren, Vía libre, etc...).

Se busca información sobre el ferrocarril de Tharsis. Carlos

¡Envíe su mensaje a Compro, Vendo, Cambio!

Mensaje:_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
Nombre:_____
Dirección:_____
Ciudad:_____ Tel:____/_____

Curiosidad:

Los maquinistas de las locomotoras de vapor, en líneas con túneles y rampas, sacaban una escobilla para rozar con las paredes de los túneles. Así, con el sonido del roce, sabían si estaban en movimiento y evitaban accidentes como el ocurrido en los años 30, en el que una locomotora patinó en un túnel con rampa y los maquinistas creían que estaban en movimiento. Cuando el personal de la estación siguiente acudió a ver el porqué del retraso sufrido, se encontraron a los dos maquinistas axfisiados y a medio carril fundido.

Consejo:

Esta vez van unos consejillos varios:
1.-Al pintar algo, tener siempre una ventana abierta o, en su caso, la estancia bien ventilada.
2.- Cuidado al poner en nuestra maqueta de C.C. de HO vagones de C.A. que no tengan los ejes aislados, porque se puede crear un cortocircuito en el que puede que el transformador no esté lo suficientemente preparado.

Bibliografía:

Carril Nº51 (Septiembre 1998):
-Los ferrocarriles en España en 1998.
-Los ferrocarriles que no podrán celebrar el Sesquicentenario.
- La legislación ferroviaria española (I).

Maquetren Nº 71 (Noviembre 1998):
- Talgo XXI.
-50 Aniversario de la tracción diesel en C.P.
-Museo vasco del ferrocarril.
-La mikado de la A. de León en Galicia.
- Construcción de un B-7.000.
-Historia de Liliput.
-Módulo Santander- Mediterráneo.
-Construcción de la 130 LBA (último capítulo).
- Construcción de una vitrina.
-P.K.
-Novedades.
-Noticias.
-Bibliografía y actividades.

Hobby Tren Nº63:
- Talgo XXI.
-150 aniversario en Mataró.
-Exposición expreso al futuro.
-Línea Avila- Salamanca.
-El automóvil en el tren.
-Línea Calatayud-Ricla.
-Venta de Baños y Palencia.
- Línea 3 del metro de Valencia.
-Obras del Ave Madrid-Barcelona.
-XXXVI congreso de la fed. de Asoc. de A. del F.
-Intercity serie 490.

Actividades:

Exposición de los 150 años del ferrocarril en España:
-Expreso al futuro, en la estación de Francia de Barcelona. En 7.000 m² expone la maqueta de trenes más grande del mundo, recorrido temático por los aspectos más característicos de la historia del ferrocarril, trenes de los siglos XIX, XX y XXI y viaje al futuro a través del tiempo.Más datos de la exposición en el artículo sobre los 150 años.

Museo de Asturias:
- Abierto en octubre de 1998, expone locomotoras de diversos anchos de vía que recorrieron las líneas de Asturias. Dispone de salas de exposiciones varias y de un trenecillo de vapor para los visitantes en el recinto del museo. Más información del museo en el artículo de esta misma revista.

55 aniversario del accidente de Torre.
- El día 3 y siguientes de enero de 1999 se celebran en Torre del Bierzo varios actos con motivo del 55 aniversario del accidente ferroviario que allí ocurrió. Más información en el apartado de noticias.

Recordamos a las asociaciones de amigos del ferrocarril y a otras instituciones que pueden comunicarnos sus actividades para tanto difundirlas a nuestros lectores como para poder asistir los miembros de nuestra asociación.

Reforma de los apolos

El Apolo que sirvió de prototipo para la transformación de toda la serie(2410/2460) ya está terminado y se ha enviado a Cartagena, para prestar servicio juntocon otras composiciones. Esta unidad lleva asientos de cercanías, mientras que los del resto de la serie, que tendrán su base en Asturias y Cantabria, tendrán asientos de regionales, más cómodos para los trayectos a realizar. *Fotos: Ramón Capín Roa.*

Museo de Ponferrada

A punto de inaugurar un nuevo museo del ferrocarril en España, nos sacuden a los mismos ilusionados con una buena patada. En el momento de escribir esto faltaba muy poco para que trajeran las locomotoras restauradas desde Carracedelo, y nos sorprendieron con otro traslado. Todas las locomotoras que se encontraban en los alrededores del museo se han llevado a unos dos kilómetros cerca de los antiguos talleres de la Placa. ¿Qué mala intención anda detrás de esto?.

De todas formas, un museo no se hace con cuatro locomotoras, y hacen falta muchas cosas más que sin duda los socios de la Asociación de Ponferrada realizaremos con gusto. Ya queda menos para la inauguración, que será antes de junio del 99.

Por otra parte, se tienen preparados unos actos para recordar el accidente de Torre del Bierzo, para el que se traerán la Mikado de León, unos conferenciantes, se pondrá una escultura y se venderán medallas conmemorativas. Otros actos serán una exposición y la edición de un libro sobre el trágico accidente. *Luis A. Puente.*

Dos imágenes de cómo se encuentran las locomotoras consideradas como "sobrantes" en el museo. De aquí a polvillo de hierro sólo hacen falta unos meses. Daniel Pérez (10/98)

Nuevo Talgo XXI

El prototipo de la nueva generación de Talgo ya rueda por las vías de Renfe. Este tren incorporará una locomotora diesel permanentemente y alcanzará los 220 Km/h de velocidad. Por fin Talgo se podrá presentar al concurso de material para la línea de Alta velocidad Madrid-Barcelona.

El nuevo Talgo se puede obserbar en la exposición de los 150 años de la estación de Barcelona-Francia. (Ver artículo). Proximamente ampliaremos información sobre este tren. *Gonzalo Pintos*

Reformas en los TRD gallegos.

Todos los TRD que estaban prestando servicio en Galicia han tenido que volver a la factoría de su fabricante (CAF), en Irún para insonorizarlos, cambiarles los suelos y algún que otro detalle más.

Los traslados de material se realizaron durante este verano y el ejemplar de la fotografía puede ser el número 4 o el 5.

Además, a un vehículo de esta serie 594 (El número 3) se le iba a montar un sistema de basculación. Los nuevos bogies, un poco más altos que los originales, tienen unas traviesas móviles en las que se apoya la caja. El eje de giro de la caja está en el punto de unión y la inclinación máxima son unos 4 grados. El sistema electrónico de control de la basculación lleva gravado en memoria las características de la vía (curvas, inclinación del peralte, longitud, sentido, etc...) de forma que cuando el tren vaya a entrar en la curva la caja ya esté inclinada. Con esto de mejora la velocidad de entrada en curva y el confort. Para localizarse en que punto de la vía se encuentra el tren emplea las balizas del tren tierra que hay en cada estación, corrigiendo los posibles defectos de medida que pueden ocurrir al pasar por vía desviada y desgaste de ruedas. También lleva los tradicionales acelerómetros. En el caso de que hubiera una discrepancia entre los parámetros memorizados y los acelerómetros se haría caso a estos últimos. Así se podría ir por cualquier línea aunque no estuviera memorizada en el sistema. *Daniel Pérez / El potito*

Pocas veces se puede ver un TRD en Ponferrada. He aquí una prueba.Daniel Pérez Lanuza. (26/8/98).

Un "Camello" en Montcada Bifurcación

En el mes de julio de este año 1998 apareció una unidad de la serie 593, en concreto la 9-593-034-2 en la Barcelonesa estación de Montada Bifurcación. Este es un material que no se suele ver por esta zona, cosa que reconocen los ferroviarios de la estación, que muy pocas veces habían visto este automotor por allí.

El automotor estuvo haciendo maniobras por la estación al menos durante dos horas, sin salir de ella y por la misma vía. Al parecer se encontraba averiado, ya que hacía un ruido algo raro, e intentaban solucionarlo antes de llevarlo al taller.

Por otra parte, recordamos a los Alcófilos que aún se encuentra uno de los pocos ejemplares en funcionamiento de la serie 2.100 por esta estación. *José Luis.*

El "camello" objeto de esta noticia. Daniel Pérez.Motcada Bifurcación. (14/7/98).

Cierre del ferrocarril del Tajuña

Foto: Revista Carril. Vistor M. García Lázaro. La Poveda (2/5/96).

El ferrocarril minero del Tajuña, en la Comunidad de Madrid, fue clausurado el 8 de noviembre de 1997 a causa del nuevo ferrocarril metropolitano que se va a construir entre Madrid y las poblaciones de Arganda, Vicálvaro y su zona de acción.

la nueva línea de viajeros discurrirá prácticamente por encima de la actual, que en el verano ya estaba totalmente levantada, y dispondrá de doble vía en la totalidad de su recorrido.

Va a ser explotada por una nueva empresa (Transportes Ferroviarios Madrileños) que cuenta con una gran participación de Metro Madrid. Esta línea se integrará en el sistema tarifario de la comunidad. *Gonzalo Pintos Sánchez.*

Concurso

Siguen llegando a nuestra redacción fotografías y dibujos para nuestro concurso. No obstante, recordamos que el plazo acaba en julio del año 2000 y ahora disponemos de más revistas hasta esa fecha para publicar todas las fotografías. Envía tus fotos o dibujos a nuestra redacción.

Fotografía Nº5:

Chapa del apeadero de Ctra. de las Aguas. José Luis Sánchez López. (8-12-98).

Fotografía Nº6:

Claraboya de la estación de Peu del funicular. José Luis Sánchez López (8-12-98).

Fotografía Nº7:

Unidad 218 de Euskotren saliendo de Bilbao Atxuri con destino Bermeo. Ramón Capín Roa.

Fotografía Nº8:

Unidad de la serie 200 llegando a la estación de Bilbao-Atchuri. Ramón Capín Roa.

Fe de erratas: En la página 14 de Mundo ferroviario 2, en el segundo dibujo, ocurrió un error de maquetación por el que se omitió en nombre de la autora de dicho dibujo. Esta persona es Cristina Prieto Lanuza, que dibujó al Maglev de Alemania.

Apúntese a la Asociación de Amigos del Ferrocarril del Bierzo "ABAF"

Escríbanos a bierzotren@mixmail.com para obtener más información sobre nosotros.

Suscripciones

Especial Bierzotren

Museo del Ferrocarril de El Bierzo

Material expuesto
La restauración
Los edificios
Situación actual del P.V.
El tren turístico
Historia del museo
La A.B.A.F.
Entrevistas
Y muchas otras cosas más...

A la venta a partir de la inauguración del museo.

20 Páginas / 250 PTS.

Cada 6 meses....

BIERZO TREN

Pida los números atrasados a la redacción de la revista, Avenida de América 26, 5ºB. 24400 Ponferrada (León)
Disponibles: Nº1 / Nº2 / Nº3.

Suscríbase a Bierzotren

Suscríbase y recibirá en su casa la revista Bierzotren de la asociación de amigos del ferrocarril de el bierzo cada 6 meses y con un regalo

Me suscribo a la revista Bierzotren en las siguientes condiciones:
Datos:
Nombre:.....
Apellidos:.....
Fecha de nacimiento:...../...../..... Teléfono: (.....).....
Dirección:.....
.....
Ciudad:.....
Provincia:..... C.P.:.....
Profesión:.....

Tache lo que proceda en el ❍:

Suscripción por dos años:
❍.-4 números + coleccionable o cuadernillo + regalo por 1.000 pts.

Suscripción por tres años:
❍.-6 números + coleccionable o cuadernillo + regalo por 1.500 pts.

Regalo: ❍.- Artículo escala N ❍.- Artículo escala HO

Pago: Firma:

❍.- Contrareembolso
❍.- Transferencia (Comunicar datos por teléfono a la editorial).
❍.- Efectivo, en el edificio de la editorial.
❍.- Giro postal.

Envíe este cupón a nuestra dirección (Página 3 de la revista).

Furgón de cola:

Lo más nuevo y lo más antiguo del ferrocarril en España se dan la mano vía a vía en una fecha bastante importante. ¡150 años! No nos parecen nada, pero sin embargo han dado para mucho y se deberían celebrar con mucha más ilusión que la que las organizaciones y los medios de comunicación le han prestado.José Luis Sánchez López. (28/10/1998).

Cada seis meses

BIERZO TREN

La revista ferroviaria de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de El Bierzo