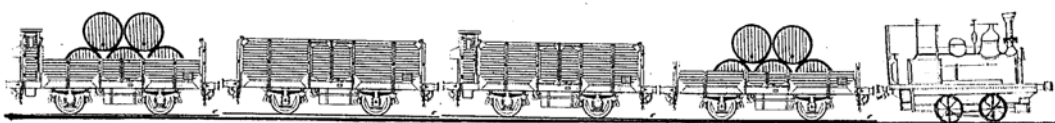


La Maquinilla

BOLETÍN INFORMATIVO Nº 4
Diciembre 2002

ASOCIACIÓN XEREZANA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL



AXAF

Asociación Xerezana de Amigos del Ferrocarril

Una publicación realizada íntegramente por los socios de esta Asociación

Boletín nº 4-Diciembre 2002

Coordina : Manuel Carrizo Vázquez

Ni la Asociación ni el Coordinador se hacen responsables de las opiniones y comentarios realizados en este boletín, siendo en todo caso responsables los propios autores.

Permitida la reproducción de textos y fotografías bajo mención expresa de la procedencia.

Contenido

1	Editorial	Pág. 2
2	El Ferrocarril y Jerez II	Pág. 3
3	Nuestro Ferrocarril de cinco pulgadas	Pág. 6
4	Nuestras Maquetas	Pág. 8
5	Viajando por la “Red”	Pág. 9
6	Noticias de Modelismo	Pág. 10
7	Ferromanía	Pág. 11
8	Nuestros socios viajeros	Pág. 12
9	Miscelánea	Pág. 14



Playa de vías de la Estación de Cádiz años 60

Foto: José Luís del Toro

AXAF: Asociación Xerezana de Amigos del Ferrocarril

Dirección Postal provisional: Urbanización El Bosque Edificio Celinda 12º-B
11407-JEREZ (CÁDIZ)

E-Mail: axafjerez@yahoo.es

Página Web: <http://es.geocities.com/axafjerez>

Teléfonos: 956-31.45.40 / 629.35.7121 / 610.70.71.44

Lugar de reunión provisional: Centro de Barrio de Madre de Dios, todos los lunes a partir de las 19.30 horas

Editorial

Pedro Martín Rielo

Como veréis, y afortunadamente, vamos subiendo el tono de nuestras expresiones ferroviarias. Al principio, en nuestras editoriales se mencionaba el término “marcha a la vista”: inicios tímidos y marcha corta y expectante. Luego pasamos a la expresión “vía libre”: empezamos a creernos que éramos capaces de construir proyectos viables y socialmente aceptables, tanto para nuestros miembros, como para el resto de nuestros conciudadanos.

Con la prudencia debida, hoy queremos dar la orden de “abrir el regulador” al máximo. Las circunstancias propiciadas por el Consorcio Ferroviario y en especial por la Alcaldía de Jerez, nos han tendido por delante muchos kilómetros de vía para que podamos hacer circular por ello los trenes de nuestras iniciativas.

Ya hay circuito de cinco pulgadas. Ya hay vías, vagones y una locomotora para él. Ya hay incluso un proyecto de ampliación en marcha cuando ni siquiera se ha inaugurado oficialmente todavía.

Pero aún hay más: ya hay un documento por el que el Ayuntamiento nos cede el uso de la antigua nave de Paquexpres de Renfe para la instalación de nuestra sede y el futuro museo municipal ferroviario de Jerez.

¡ Y todo ello sin que hayan llegado los Reyes Magos ¡

A ellos les vamos a pedir que sigan ayudándonos como hasta ahora y que nosotros, con nuestro esfuerzo, seamos capaces de responder a las expectativas creadas y ofrecer nuestra máxima colaboración a todas las instituciones que nos apoyen.

En este sentido, recientemente se nos ha pedido colaboración con el Área de Medio Ambiente de la ciudad en el tema de la instalación de una vía verde en lechos de vías de antiguos ferrocarriles que partían de Jerez. Este asunto no es de los “predilectos” nuestros, pero nos volcaremos en él para corresponder por la atención que se nos presta y para que, al menos, quede un testimonio vivo de que por esos lugares pasó el tren.

Y nada más, que no es poco. Sólo me resta aprovechar la ocasión para desearos paz y felicidad a todos.

EL FERROCARRIL Y JEREZ (II)

El intento del tren Jerez-Algeciras

Una vez conseguido el tramo de Jerez a Cádiz, y por consiguiente con todos los pueblos de la bahía, se contemplaba la idea de una línea con Algeciras.

La Asamblea Nacional incluía en 1873 un plan de ferrocarriles subvencionadas entre Cádiz y El Campamento, pasando por San Fernando, Chiclana, Veier, Tarifa y Algeciras. El trazado no pareció bien a las compañías ferrocarrileras y el Mr. de Balignac convoca numerosas reuniones en el Ayuntamiento jerezano para cambiar la ruta que pudiéramos llamar oficial. Discursos grandiosos en el Congreso, donde suena la voz del diputado por Algeciras, González de la Vega: reste proyecto de ley no tiene otro objeto que quitar a una compañía la subvención para dársela a otra que no tiene trazados, ni planos ni nada”

Castelar respondía «...este proyecto tiene grandes ventajas para el comercio y, sobre todo, para los intereses de la patria. La reivindicación de Gibraltar no es una utopía: Gladstone la acaba de prometer. El periódico local “El Guadalete “ apoyaba la idea de cambiar la ruta con estaciones rurales y puentes mixtos.

El 7 de mayo de 1880 se promulgaba una nueva ley en cuyo artículo primero se dice: ..se autoriza al Gobierno para que sustituya el trazado y concesión del ferrocarril Cádiz al Campamento por otro que partiendo de la línea Jerez-Trocadero en las inmediaciones de Jerez, se dirija a Algeciras pasando por las inmediaciones de Arcos (con dieciséis kilómetros de distancia a la ciudad de la Peña), Algar, Tempul, Jimena, Castellar, Los Barrios y San Roque». Fue así como nació una idea oficial de la línea Jerez-Algeciras.

Balignac precedía dos días después: «la inauguración de los trabajos, este mes; el año próximo, la explotación». Pretendía el entusiasta ferrocarrilero que vinieran a inaugurar la línea el ministro de Fomento y Castelar, pero los trabajos no fueron con la rapidez que los responsables se propusieron. En San Roque se contrataron las primeras obras y comenzaron a trabajarse en los 45 Kms. que unen Jerez con Tempul. Firmas extranjeras aprovecharon la falta de los nuevos materiales y ofrecieron los suyos a los constructores. Los carriles y puentes fueron contratados móvil con la

Barrow-Hematite-Steel y el material móvil con Van-der-Zypen, de Colonia, toda una pléyade de ingenieros e industriales centroeuropeos, aprovechando el entusiasmo efervescente de nuestros ferrocarriles para vender sus fabricados.

EL TREN COMO ESTRATEGIA MILITAR

Los primeros balbuceos ya hemos visto que consistieron en el transporte de mercancías, los segundos en el de viajeros y ahora una comisión militar, estudiaba una línea estratégica para el traslado de armas y municiones, a la vez que de tropa. En el Congreso se estudiaba el proyecto del ferrocarril que uniera Bobadilla con la línea Jerez-Algeciras, ello obliga a la cesión de diversos derechos por parte del ingeniero Balignac, que, abrumado por las presiones, cede sus derechos a Yrving, Engelbach y Smith, que inician las obras entre Algeciras y Jimena.

LA MUERTE DE LA LINEA JEREZ ALGECIRAS

El 5 de mayo de 1887, una ley, publicaba: «artículo 1º El ferrocarril Jerez-Algeciras, queda sustituido por el de Cádiz-Algeciras 2º. Este tendrá las condiciones, tarifas y proyectos de la concesión Cádiz al Campamento. 3º. Quedará caducada la concesión Cádiz-Algeciras si no se deposita la fianza en el plazo de 15 días».

En el mismo día: «el ferrocarril de Bobadilla a empalmar con el de Jerez-Algeciras se sustituye con el de Bobadilla-Algeciras.

Dos reales órdenes daban el remate al asunto: “Se declara caducada la concesión del ferrocarril Cádiz-Algeciras». «Se otorga a Greenwood y Cº, y luego a The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Ltd. la concesión de Bobadilla-Algeciras, con la subvención de pesetas 10.960.000.”

Y fue así como se perdió para siempre la idea de una línea directa de ferrocarril Jerez-Algeciras.

EL URBANO DE JEREZ

Cuando aún los madrileños utilizaban sus tranvías de mulas, ya Jerez los tenía mecánicos. La idea de los bodegueros de unos raíles que unieran sus bodegas con el puerto de embarque propició un complicado tendido férreo por las calles de Jerez, que fue aprovechado para añadir un vagón de pasajeros que constituyó, sin duda, el primer tranvía mecánico

de Andalucía.

El proyecto del Urbano de Jerez fue aprobado por el Ayuntamiento en 1872 y adquirido por la Compañía de Andaluces en 1890, en la importante cantidad de 375.000 pesetas. La original máquina se conserva hoy en el madrileño Museo Nacional de Ferrocarril y no estaría demás que, al menos una reproducción, figurara en algún salón jerezano donde los vecinos pudieran mostrar su orgullo de haber sido los pioneros del ferrocarril y de los primeros tranvías mecánicos de Andalucía.

Aún recuerdan muchos jerezanos los raíles que, hoy bajo el asfalto, se extendían --como lánguido resto de sus buenos tiempos---- por las calles Guadalete y Ancha, que tantas botas y viajeros transportaron en el pasado siglo.

La Compañía de Andaluces, creada en 1877, absorbió en 1913 la línea Bobadilla-Algeciras, que pertenecía a la firma inglesa Algeciras-Gibraltar Railway Company, y a la vez, esta misma compañía era absorbida, en 1941, por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), con lo que terminaron para siempre las aventuras ferrocarrileras de los gaditanos.

LOS TRENES ECONOMICOS

En la Diputación Provincia; se presentaban por aquellos años unos proyectos de trenes económicos, que nosotros diríamos ,”de juguete “.

Presentaban los proyectos los empresarios Ripoll y Waitman, que ofrecían el tendido de raíles sobre un 5% de garantía y un 1% de amortización.

No faltaron otras propuestas, como las de Julius Neville y Cº, que se proponía realizar una red de vías estrechas para unir Chiclana, Medina Sidonia, Paterna de Rivera, Arcos, Bornos, Villamartín, Algodonales, Olvera y Alcalá del Valle, para «empalmar con el ferrocarril que actualmente se construye a Bobadilla».

Después de muchos cálculos y planteos, se puede ver luz verde en el intento cuando don Cayetano del Toro presenta en la Diputación su «Anteproyecto de las líneas del N. y N.E. de ferrocarriles de vía estrecha de la provincia de Cádiz», cuyo estudio aparecía firmado por F. Gil de los Reyes, pero de los datos que componen esta idea, ya hablaremos más adelante en una de las más esperanzadoras aventuras que han esperado los hombres de nuestra tierra y que fue abonada y protegida en todo momento por los caballeros jerezanos: El ferrocarril de la Sierra.

MANUEL PEREZ REGORDAN (Diario de Jerez –Enero de 1.987)

NUESTRO FERROCARRIL DE 5 PULGADAS

El pasado día 9 de Octubre, se procedió, por fin al montaje de nuestro circuito de 5 pulgadas. Fue una jornada inolvidable, tanto por lo que supone para nuestra humilde Asociación como de esfuerzo y sacrificio de todos los socios que participamos en el montaje.



Pasadas las 9 de la mañana, nos presentamos en “traje de faena” en el Parque de Vallesequillo para empezar el montaje de las vías, previamente se había hecho acopio de material y herramientas para que el trabajo fuese continuado y sin interrupciones.

Numerosos curiosos se iban acercando al lugar donde estábamos, sin comprender que es lo que hacíamos, poco a poco se iban enterando, que estábamos, aquejados por el “virus” del tren, incluso hubo algún curioso, que comentaba que él también tenía ese “virus”, pero que por vergüenza no lo había dicho antes, por lo que a partir de aquel momento pasó a formar parte de los afectados.



Pasando ya a lo que nos interesa, el circuito propiamente dicho, se compone éste de un óvalo de aproximadamente 50 X 15 metros con tres cambios y un andén, aparte del Depósito de Tracción.

El material de vía está construido en Castellón y tanto las traviesas como el carril son de hierro con un ancho de vía de 5 pulgadas. En total se tendieron alrededor de 145 metros de vías.

Por supuesto que en el montaje, se hicieron varios altos para dar buena cuenta de los productos de la tierra, algunos de ellos exquisitos co-

mo los inigualables “ibéricos” nuestro socio y amigo Vicente Romero que acompañados de un buen rioja hicieron de excelentes combustibles para poder llegar a las 4 de la tarde, donde se dio por concluida esta jornada inolvidable.

Aquí vemos algunas vista del circuito antes y después del montaje.



Vista del andén antes de la siembra del césped



Vista de la recta y curva



Inmediatamente antes de poner las vías



Vista al fondo del Depósito de Tracción



Vía principal y andén



Montando que es gerundio



¡ comprobación de la vía !



Colocación “última traviesa”

Nuestras Maquetas

Aquí vemos algunas fotos de nuestro Local Social provisional, donde se pueden apreciar el extraordinario trabajo de nuestros maquettistas.

Como vemos tenemos en construcción tres maquetas:

- Una de HO alterna para los “marklineros”
- Otra de HO continua para los “de siempre”
- Y otra de escala N para una “gran minoría”



En ellas se trabaja casi toda la semana, pues aunque el día de reunión “oficial” son los lunes, la realidad es que durante toda la semana se le van dando algún empujón y esperamos que próximamente estén casi acabadas, aunque como todos sabemos una maqueta no se acaba nunca.



En el momento de confeccionar este Boletín, todas las maquetas está mucho más adelantada de lo que muestran estas fotos, por lo que recomiendo al que esté interesado, lo compruebe “in situ”.





VIAJANDO POR LA “ RED “

En esta ocasión traemos a esta sección una página que, como otras muchas de trenes, tiene más importancia el contenido que el diseño, sin que éste sea también atractivo para que la navegación sea lo más amena posible. Su dirección es <http://es.geocities.com/trenesdehuelva/>



Esta página pertenece a la Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Ríotinto”, con sede en Nerva (Huelva), Asociación fundada en 1.993 pero de una actividad incesante en la recuperación de los ferrocarriles onubenses.

La página en si está subdividida en otras cuatro que contiene por este orden a : “la Asociación”, donde se habla de la asociación en si, sus actividades, publicaciones, tanto de su boletín “Garrat”, como de los seis libros y colecciones de fotos publicados; también dentro de ésta tiene un apartado para los proyectos más inmediatos. Otra subdivisión es “la Historia” referida ésta a la de los numerosos ferrocarriles que han circulado a lo largo del tiempo por la geografía onubense aunque en la subpágina “Ferrocarriles de Huelva” es donde se recoge toda la historia de cada uno de los ferrocarriles y por último y dada su importancia “El Ferrocarril de Ríotinto” donde se entra de lleno en este grandioso ferrocarril y se hace un recorrido por su historia, material móvil, material preservado, señalización, desarrollo de locomotoras, etc. todo ello complementado con numerosas fotografías. Es por ello que esta hermosa página se hace imprescindible para todos aquellos interesados en los ferrocarriles de vía estrecha, ferrocarriles mineros o por la grandiosa historia de la Cuenca Minera de Ríotinto.

NOTICIAS DE MODELISMO

DISPONIBLE EL TALGO III DE ELECTROTREN

En Noviembre de 2002, ELECTROTREN inició la distribución de la esperada composición Talgo III en escala H0. Al igual que en las anteriores referencias de este tipo de trenes, se presenta una caja con seis coches, bajo la referencia 3301, compuesta por un furgón de equipajes TD1, tres coches de segunda clase TB1, un coche de primera clase TA1 y un coche extremo de segunda clase TB1z. La longitud de la composición inicial es de 790 mm y puede ser ampliada con un coche de primera clase (ref. 3311), otro de segunda (ref. 3312) y un coche cafetería tipo TC1 (ref. 3313). En ningún caso se repiten las matriculaciones de los vehículos.

El esquema de decoración elegido para esta rama Talgo III corresponde a la época 4, con rótulos de primera y segunda clase, sin incluir logotipos de RENFE o Granclasificación actual en “preferente” y “turista”.



ningún caso se repiten las matriculaciones de los vehículos. de decoración elegido para III corresponde a la época primera y segunda clase, tipos de RENFE o Granclasificación actual en “turista”.

Es de suponer que, en el futuro, se realicen las otras variantes de inscripciones que han llevado estos trenes.

COCHES VIAJEROS “ARCO”

El comercio especializado en modelismo ferroviario MABAR de Barcelona, anuncia una producción especial, limitada a 50 unidades de los coches de viajeros de las ramas “Arco” de RENFE.

Los modelos están realizados de forma artesanal, a partir de coches tipo “10.000” de ROCO y cuentan con todas las inscripciones del modelo real. Se anuncian versiones de clase preferente, turista y turista-cafetería que pueden ser adquiridos individualmente o en conjunto.

Están disponibles en escala H0 exacta (1:87), escala H0 reducida (1:100) y escala N (1:160).

FERROMANÍA

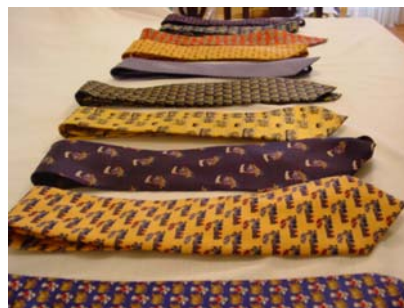
Traemos nuevamente esta interesante sección de artilugios ferroviarios convertidos a elementos de uso cotidiano.

En esta ocasión vemos un teléfono de nuestro Presidente Pedro Martín Rielo.



El citado teléfono, cuando recibe una llamada emite, naturalmente, el sonido del silbato de una locomotora de vapor ¡impresionante!

A continuación, también de Pedro Martín, observamos un vistoso juego de corbatas con motivos ferroviarios.



Nuestros Socios Viajeros

Aquí traemos algunas fotos de nuestros socios más viajeros y que nos dan a conocer otro punto de vista de nuestra afición.

De nuestro amigo Juan Carlos Armario presentamos esta histórica foto; la entrada del Primer Tren-Hotel después de la remodelación ferroviaria de Jerez



En esta foto vemos a nuestro socio más viajero, Vicente Romero sobre la locomotora de vapor 0-2-0T nº 1316, fabricada por TUBIZE en 1.902 y que perteneció a la Compañía de Andaluces con el número 05 y que tuvo su base de operaciones en Jerez.

Actualmente está situada sobre un pedestal en el Depósito de Tracción Diesel de La Chana-Granada.



MISCELÁNEA



*Feliz Navidad
Y
Próspero Año
2003*

