Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

RAILVERTIER

EEN UITGAVE VAN DE NVBS-AFDELING DEN HAAG

DEEL 8

27 JANUARI 2021

VERSCHIJNT IN CORONATIJDEN TWEE MAAL PER MAAND

NB. Ontvangers kunnen desgewenst reageren op het emailadres van de afdeling:
NVBSafdDH@outlook.com.
Dus liever NIET op eherbie@ziggo.nl / 'afzender beantwoorden'.

Het copyright van foto's en tekst berust bij de inzenders,
die ook inhoudelijk verantwoordelijk zijn.

SPOORVERVOER IN ZUIDOOST SPANJE

Een bijdrage van *Ed Hageman*

Beste allemaal,

Hieronder een artikel als bijdrage aan *Railvertier*. Een wat andere invalshoek ditmaal van een goede vriend, *Ed Hageman*, met wie ik in Den Haag veel railbelevenissen heb gedeeld, en die nu zijn ervaringen vanuit zuidoost Spanje beschrijft.

w.g., *Hans Dominicus, Rijswijk*

Ik woon inmiddels 31 jaar in de provincie Almería. Geboren en getogen in Den Haag kwam ik op het idee om een stukje te schrijven voor de Haagse afdeling van de NVBS. En dan met name over de provincie Almería. Het is wat anders dan gewend, een artikel over Spanje en dan nog over een van de destijds armste uithoeken van het land. Almería, bewoond tot in de 16^{e} eeuw door de Arabieren, was een handelscentrum tussen Noord-Afrika en de rest van Spanje. Na de verdrijving van alle Moorse en Joodse handelaren, wetenschappers, schrijvers, denkers enz. door de 'reyes católicos' in de 16^{e} eeuw verviel de provincie tot een onbetekenend stukje Spanje en bleef dat tot ver in de 20^{e} eeuw.

Pas in de jaren tachtig van die eeuw kwam de provincie tot bloei door de export van tomaten, paprika's en andere groentesoorten. Dit even als inleiding.

Als er geen ijzererts zou zijn gevonden, denk ik dat het lang geduurd zou hebben voor zuidoost Spanje over een spoorverbinding zou beschikken. De rode lijn op het kaartje hierboven is het traject, aangelegd in de 19^{e} eeuw. (Linares-Almería is hemelsbreed 200 km.) De zwarte lijnen zijn de provinciegrenzen.

In 1869 werd er al nagedacht door de *Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España,* vrij vertaald 'Maatschappij van de ijzeren wegen in Zuid Spanje' om een spoorlijn aan te leggen ten behoeve van de ertswinning.

COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL
SUR DE ESPAÑA
Sociedad anónima española constituida en Madrid, el 26 de Junio de 1889 por escritura pública ante el notario D. José GARCIA LASTRA.
CAPITAL SOCIAL : DIEZ MILLONES DE PESETAS Ó FRANCOS
Dividido en 20,000 Acciones de 500 Pesetas ó Francos cada una.
DOMICILIO SOCIAL EN MADRID
Una Accion
DE
QUINIENTAS PESETAS ó FRANCOS
AL PORTADOR
La Compañia de los Ferro-Carriles del Sur de España reconoce al Portador de este Titulo Una Accion de á Quinientas Pesetas ó Francos.
El poseedor de este Título, por el hecho de serlo, se somete á los Estatutos de la Sociedad y á los acuerdos de las Juntas generales de Accionistas.
UN ADMINISTRADOR,

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU
SUD DE L'ESPAGNE
Société anonyme espagnole constituée à Madrid, le 26 Juin 1889, par acte passé par-devant Me José GARCIA LASTRA, notaire.
CAPITAL SOCIAL : DIX MILLIONS DE PIÉCETTES OU FRANCS
Divisé en 20,000 Actions de 500 Piécettes ou Francs chacune.
SIÈGE SOCIAL A MADRID
Une Action
DE
CINQ CENTS PIÉCETTES ou FRANCS
AU PORTEUR
N.° 19,714
La Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Espagne reconnaît au Porteur de ce Titre Une Action de Cinq Cents Piécettes ou Francs.
La possession de ce Titre entraîne pour le Porteur l'obligation de se soumettre aux Statuts de la Société et à toutes les décisions des Assemblées générales d'Actionnaires.
UN ADMINISTRATEUR,

Een aandeel uitgegeven op 10 maart 1891

De lijn zou moeten lopen van Linares in de provincie Jaen tot aan Almería met als smoesje het ontsluiten van zuidoost Spanje. De werkelijke reden was dat de grote mijnexploitanten, met name de Fransen en de Engelsen, een goedkope haven zochten om hun ijzererts te kunnen vervoeren per boot. Málaga en Sevilla lagen én verder weg én waren duurder. Almería, ja, dat was niemandsland.

De Spaanse staat gaf een subsidie van maar liefst 60.000 peseta's (€ 360,=) per km spoorlijn, nu een fooi, toentertijd een aanzienlijk bedrag.

Om een lang verhaal kort te houden, begin 20e eeuw nam de mijnexploitatie van erts toe, er werd goud gevonden, en zilver, maar vooral de broodnodige ijzererts voor de zware industrie. Dat Spanje de goedkope mankracht leverde, maar verder niets, is duidelijk. Het land liep technisch ver en ver achter bij de geïndustrialiseerde landen in het noorden. De mijnconcessies werden verkocht door 'Madrid' en het geld van de opbrengst bleef ook in 'Madrid'. Met name Engeland en Frankrijk, maar ook Nederland en België profiteerden hiervan. Er is niets veranderd in de loop der tijden.

Er waren trajecten tussen Santa Fé-Gador en Almería die dermate steil en onherbergzaam waren dat de stoomlocomotieven hier niet meer konden rijden, en de treinen werden langer en zwaarder. En dus werd in 1911 besloten de lijn te elektrificeren met dubbele bovenleiding op 5000 volt (drie fasen systeem).

De opdracht werd gegund aan en uitgewerkt door de Zwitserse firma Brown-Bovery, (veel ervaring in bergachtig gebied uiteraard) die ook de locomotieven leverde. Hiermee had het, in vele ogen, achterlijke Almería de primeur te beschikken over de eerste elektrische trein in heel Spanje! Uiteraard om zwaardere ertstreinen door het berglandschap te kunnen trekken, de stoomlocs versleten snel en daarmee ook de rentabiliteit, en de exploitanten hadden geen keus. Een leuke bijkomstigheid is dat de lege treinen op de afdalingen stroom genereerden die werd teruggegeven aan de bovenleiding ten behoeve van de volle treinen. Let op, wij hebben het over 1911!

Een van de eerste e-locs uit Almería staat in het spoorwegmuseum te Madrid.

De locomotieven van de Engelse exploitanten losten de erts treinen in de haven van Almería op de 'cable inglés' zie foto hieronder.

De rangeerlocs (stoom) duwden de wagentjes helemaal tot het stootblok aan het eind van de pier. Links kunt u van die witte lijntjes zien, dat zijn glijbanen. Die werden in het ruim gehangen en de wagentjes kiepten een voor een hun lading in de slurf.

Zo bestaat er ook nog een 'cable francés' in Almería, gebouwd door de Fransen.

Het station van Almería werd in 1895 geopend en staat er nog steeds, net zo als destijds. De meeste stationnetjes op de lijn Almería richting Linares dateren uit die tijd of begin 20e eeuw en zijn ook nooit gesloopt, wat in Nederland helaas vaak gebeurt. Ze hebben karakter, zoals het station Cabra de Santo Cristo (Geit van de heilige Christus). Vaak doen de stationnetjes denken aan die in het Wilde Westen.

Hieronder een van de vele brugconstructies uit het jaar 1899, 315 meter lang en 110 meter hoog.

Deze brug wordt nog steeds gebruikt en bereden door een Diesel/Talgo met maar liefst 30 km per uur, harder mag niet.

Overigens is de huidige lijn Almería-Linares nog altijd dezelfde als 100 jaar geleden. Er is bovenleiding, maar daar staat geen stroom op en de leiding is gedeeltelijk verwijderd.

Tot 1965 bleef de lijn geëlektrificeerd, daarna besloot RENFE de stroom eraf te halen en te gaan dieselen. Er wordt vandaag de dag gereden met de zeer comfortabele en ruime Talgo VI, volledig gerenoveerd in 2016, getrokken door een diesellok serie 334. Deze serie is gebouwd in 2006 door Vossloh in Valencia.

Van de serie 334 zijn 28 locomotieven gemaakt, maximum snelheid 209 km (diesel!) per uur, 3256 pk, één dieselelektrische motor, as-indeling BoBo, gewicht 85 ton.

Deze locomotieven zijn dermate onbetrouwbaar, mijns inziens door slecht onderhoud, dat er altijd een tweede loc meerijdt, voor als de trekkende loc uitvalt, wat regelmatig gebeurt. Dan wordt de meegenomen lok gestart en gaat het konvooi weer verder. Zoals een journalist hatelijk schreef in de plaatselijk krant: " De bus naar Barcelona vertrekt om 8 uur en daarachter rijdt een lege bus, mocht de eerste bus uitvallen." Enfin, het zijn wel imposante, machtige diesellocs (zie filmpjes YouTube).

De Talgo-rijtuigen geven op een LCD-scherm de snelheid aan van de trein; ik heb zelf ooit 181 km/u geregistreerd tussen Linares en Madrid en op de foto gezet voor een vriend die het niet geloofde. Helaas, tussen Almería en Linares komt hij niet verder dan 60 tot 70 km/u. Met als absolute dieptepunt de hierboven genoemde brug. De lijn van Madrid naar Almería is voor de liefhebber de moeite waard. Imposant landschap, slingerende afdalingen, bruggen over beken en woeste stromen en prachtige vergezichten. Een enkeltje kost rond de € 24,= 2^{e} klas en een toeslag van rond de € 5,= voor de 1^{e} klas, die op deze lijn *2^{e} klas plus* heet. We hebben het dan wel over 570 km 'treinen' voor dat geld!

In het onderstaande hoort de tekst (in zwart) steeds bij de *https* daaronder.

Minuut 4:08 zie je de dubbele tractie, op weg naar Almería.

https://www.youtube.com/watch?v=o2YnMJMF-ek

De 334 uitsluitend in Almería (volledig enkelspoor, m.u.v. de wat grotere stationnetjes waar dubbelspoor ligt om een tegentrein te laten passeren.) Het filmpje dateert nog van vóór de dubbele tractie, die in 2019 werd ingevoerd vanwege de vele pech onderweg.

https://www.youtube.com/watch?v=iMVF0piuN8s

Deze clip geeft een goed beeld van het bochtige traject in Andalucía. Spaanser kan het begin van dit filmpje niet zijn.

https://www.youtube.com/watch?v=nZPI3UTukZo

En hier een paar minuten met dubbele tractie op weg naar Almería.

https://www.youtube.com/watch?v=w9TTK6kC_Fo

Rijdt de trein richting Madrid dan hangt de ‘manso’ achteraan het konvooi en richting Almería hangt de ‘manso’ direct achter de loc. De manso is een energie producerende wagon (diesel of via de pantograaf) en rijdt in het konvooi mee om de Talgo wagons te voorzien van stroom, airco, verwarming en wat al niet meer. Dit gebeurt alleen als de trekkende loc geen speciale Talgo-loc is.

Op de bovenste foto zien wij een ‘manso’ die meereed in een konvooi van de Talgo III. Deze zijn inmiddels gesloopt. De tweede foto is wat actueler. Achter de E-loc hangt een ‘manso’ generatie Talgo VI zonder pantograaf.

Met de aanleg van een enkelsporige hogesnelheidslijn AVE (Alta Velocidad Español) tussen Almería en Murcia en vandaar naar Madrid en Barcelona zal de conventionele lijn Almería-Madrid t.z.t verdwijnen. Helaas. Gelukkig (voor de spoorliefhebber uiteraard) heeft Spanje een gigantisch begrotingstekort en mag het van Europa geen Europees geld verkwisten aan prestigeprojecten. De bouw ligt dus voorlopig stil.

Andere bekende stoomtreinen in Almería reden rondjes van 100 meter in de spaghettiwesterns ‘Once upon the time in the west’, ‘The good, the bad and the ugly’ en vele andere films die hier werden opgenomen. Niet echt een spoorweg, maar een trein blijft een trein nietwaar?

Ed Hageman