

el cremallera de los Cárpatos

Texto y fotos:

Carles SALMERON BOSCH

1978 ha visto desaparecer las locomotoras de vapor en los dos últimos f.c. de cremallera de ancho internacional procedentes del Imperio Austro-Húngaro: El *Erzbergbahn* en Austria y la línea *Subcetate-Caransebes* en Rumania.

Esta última línea escondida entre los Cárpatos, en una zona muy poco visitada, es conocida por muy pocos

aficionados; en las páginas siguientes se describen las singularidades de esta curiosa línea.

HISTORIA

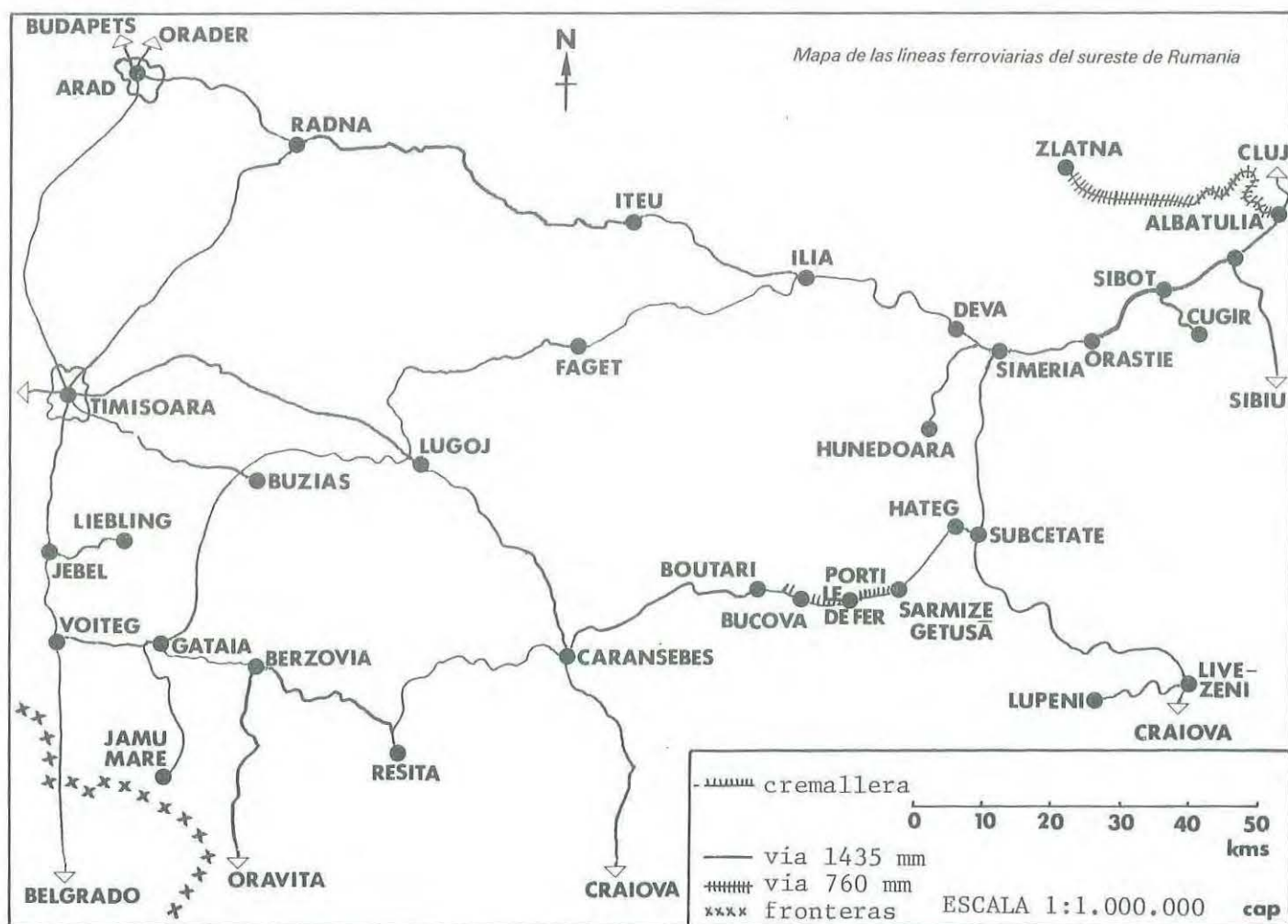
Esta línea fue construida por los M.A.V. (Ferrocarriles Reales Húngaros) para unir la importante línea que

va de Timisoara a Orsova con la línea de Simeria a Petrosani. La inauguración de esta línea en diciembre de 1908 permitió a la región salir de su tradicional aislamiento y también asegurar una salida a sus productos: yacimientos de minerales no férreos e importantes explotaciones forestales.

Debido a tener que atravesar la cordillera de los Cárpatos por un puerto



Locomotora 40002, descendiendo con un tren hacia Boutari



de montaña se tuvo que emplear en las dos vertientes el sistema ABT de cremallera, ya empleado anteriormente por los M.A.V. en la línea de montaña de Tiszolc-Zolyombrezo (actualmente Tisovec-Podbrezova en Checoslovaquia) con resultados satisfactorios.

Al terminar la 1.^a Guerra Mundial con la derrota de los Imperios Centrales, se acordó en el Tratado de Trianon la entrega a la pequeña nación rumana de las regiones de Transilvania y Banat hasta entonces pertenecientes al Imperio Austro-Húngaro. La línea Subcetate-Caransebes (entonces Orvaralja-Karaneben en lengua magyar) que se encuentra partida entre las dos regiones, pasó en 1919 a los C.F.R. (Ferrocarriles Rumanos) junto con todas las demás líneas de las dos regiones.

En los últimos años esta línea fue quedando como un anacronismo respecto a las demás líneas de los C.F.R. pues estos no la modernizaron debido a que existía un proyecto de supresión de la sección de cremallera y hacer una variante desde Sarmisegetuza hasta Boutari.

El pasado día 27 de mayo circuló el último tren por la sección de cremallera coincidiendo con el inicio de las obras de la nueva variante.

LA LINEA

Esta línea de 77 kms de extensión de los cuales 15 están equipados de cremallera ABT, se inicia en Subcetate donde están situados el depósito y talleres.

Saliendo de Subcetate la primera estación que se encuentra es Hateg (km 4), el pueblo se encuentra un poco alejado de la estación, dominando Hateg se encuentran unas ruinas que los naturales de la región miran con respeto y cuentan en susurros que habían pertenecido al conde Drácula...

Después de Hateg se encuentran las estaciones y apeaderos de Padisa (km 12) Cîrnesti Retezat (km 14) y Pestenița (km 15).

Al llegar a Sarmisegetuza (km 21) también conocida como "Sarmi" entre los habitantes de la zona, el tren se cortaba y la locomotora era situada a la cola del tren para siguiendo la costumbre de todos los f.c. de cremallera empujar el tren. A la salida de la estación se encuentran dos curiosas señales que datan de la inauguración de

la línea y que indican el inicio de la cremallera.

La entrada en esta sección se efectuaba a 6 km/h y requería mucha habilidad atención por parte del maquinista, los 10 primeros metros de cremallera estaban suspendidos por resortes y para no efectuar una entrada violenta las locomotoras poseían un complicado mecanismo que indicaba al maquinista la posición del piñón interior de la locomotora con respecto a la cremallera.

La línea empezaba a subir pero en la estación de Zaicani (km 26) la cremallera se cortaba en la entrada de la

estación con lo que a la salida debían volverse a efectuar las complicadas maniobras.

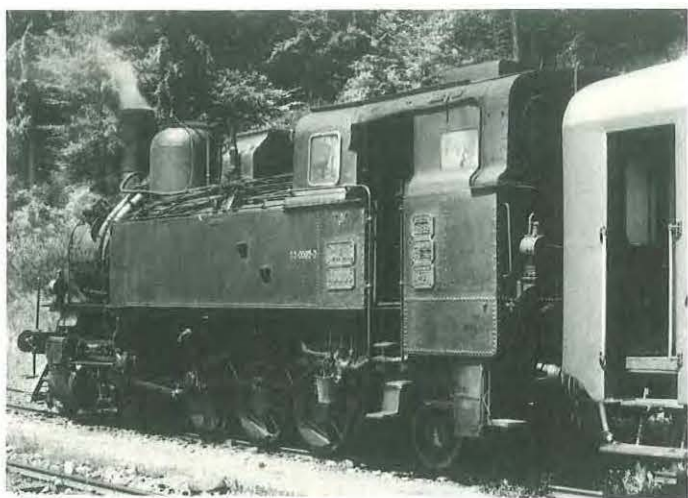
Saliendo de Zaicani se alcanzaban las máximas rampas de la línea, 50%, hasta llegar a Portile de Fer (km 30).

Esta estación situada en la cumbre de un puerto y como indica su nombre (Puerta de Hierro) se halla en un desfiladero conocido en la época en que los romanos dominaban Dacia como un paso infranqueable y el verdadero inicio de "oriente". Los verdes montes y bosques que rodean a Portile de Fer en verano son uno de los paisajes más bonitos dados de ver en la

Europa Oriental y que la llegada del invierno cubre con un manto de nieve lo cual resiente la explotación de la línea. En Portile de Fer se cortaba otra vez el tren y la locomotora volvía a pasar a la cabeza del mismo para bajar reteniendo el tren hacia el Banat.

Aquí el paisaje es más suave, está dominado por colinas llenas de prados, muy distinto a los agrestes montes de la Transilvania, incluso en los pueblos y aldeas se nota un estilo de construcciones diferente, pero dentro de la arquitectura tradicional.

Después de pasar la aldea de Bucova (km 32) se terminaba la cre-



En la estación de Portile de Fer la locomotora 40005 poco después de ser acoplada a la cabeza del tren



Un tren con la locomotora 40002 a su paso por la aldea de Bucova



Uno de los coches de viajeros empleados en esta línea



En el pequeño despósito de Boutari, se efectuaba en cada viaje una revisión de la locomotora



En un bello paisaje característico de la región de Banat, un tren con la 40005 en cabeza, dirigiéndose a Boutari

mallera poco después se llegaba a Boutari (km 40). En Boutari se hacía un cambio de tracción pues una B-B diesel-hidráulica era acoplada al tren que poco después marchaba hacia Caransebes. Mientras tanto la locomotora, se enviaba hacia el pequeño depósito, allí se le hacía una somera revisión y se le daba la vuelta en una minúscula placa giratoria, dejándola lista para emprender viaje con otro tren hacia Subcetate.

LAS LOCOMOTORAS

Cuando se contruyó esta línea en 1908 los M.A.V. efectuaron varios proyectos de locomotoras que circularían por ella, al final se decidieron por el tipo "Mikado" tanque 1-4-1 T debido a la longitud de la línea y a la poca carga admitida por eje, estas

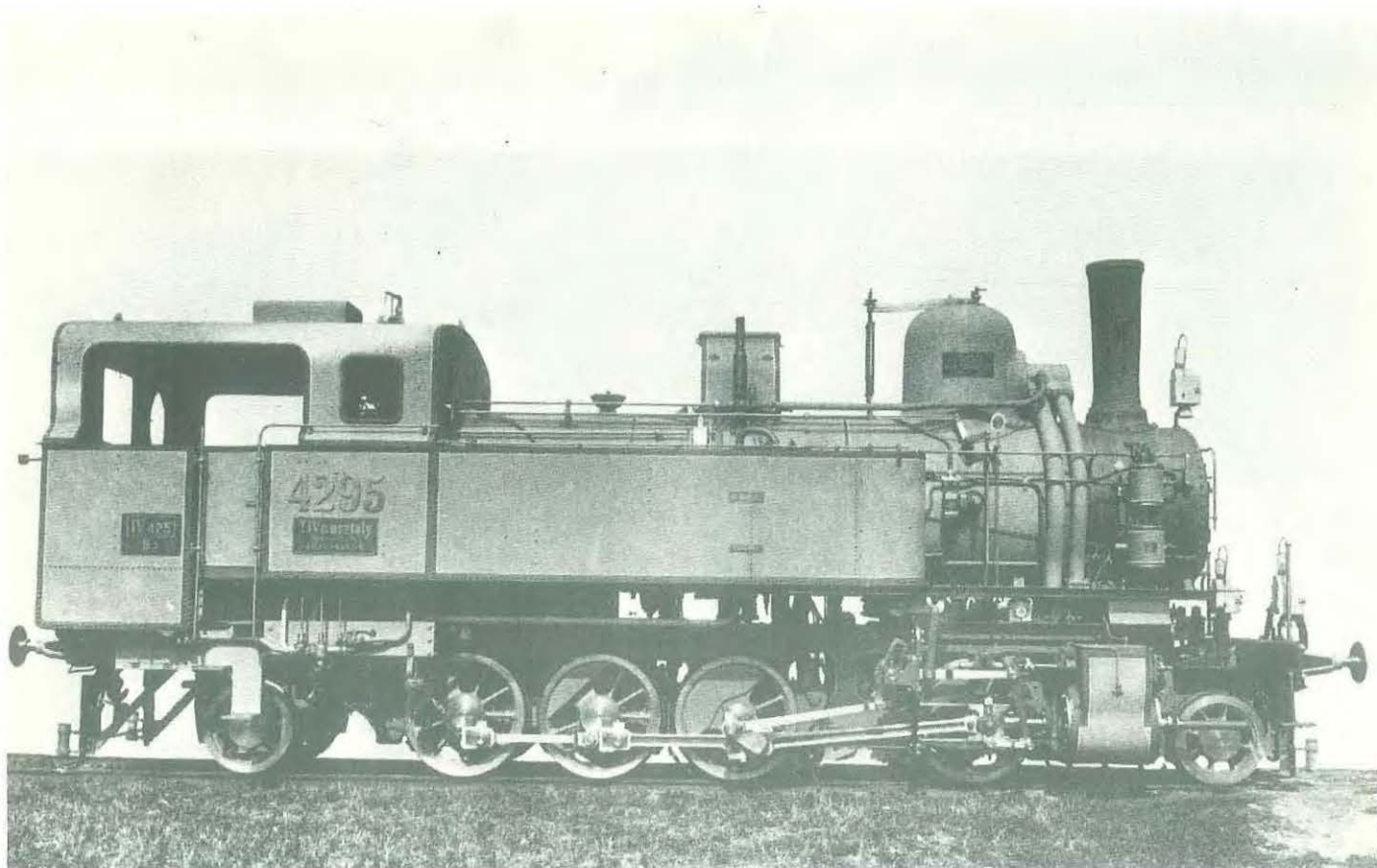
locomotoras estaban inspiradas directamente en las locomotoras en servicio en la línea ya mencionada de Tiszolc a Zolyombrezo del tipo 0-4-2 T de la serie T IVb de los M.A.V. y con los números 4281 a 4284, más tarde 41001 a 41004 y que al pasar a Checoslovaquia en 1919 se les pusieron los números C.S.D. 403.501 a 504.

Para la línea Subcetate-Caransebes fueron construidas siete locomotoras por la Wiener Lokomotivfabrik A.G. de Florisdorf cerca de Viena (Austria) con los números de fábrica 1782 a 1788 de 1908 ellas fueron numeradas M.A.V. 4291 a 4297 y constituían la serie T IVc. Cuando en 1911 los M.A.V. renumeraron su parque pasaron a ser 40001 a 40007 (las series M.A.V. 40 y 41 indicaban las locomotoras de cremallera y adherencia). Al pasar en 1919 a los C.F.R. conserva-

ron su numeración magyar aunque se les cambiaron las placas de origen M.A.V. de cifras blancas sobre fondo negro por las placas C.F.R. de cifras blancas sobre fondo rojo, como todas las locomotoras rumanas cada máquina llevaba una verdadera "colección" de placas, sin contar las de fábrica he contado 12 placas en la locomotora 40005, un verdadero "tesoro" para los coleccionistas...

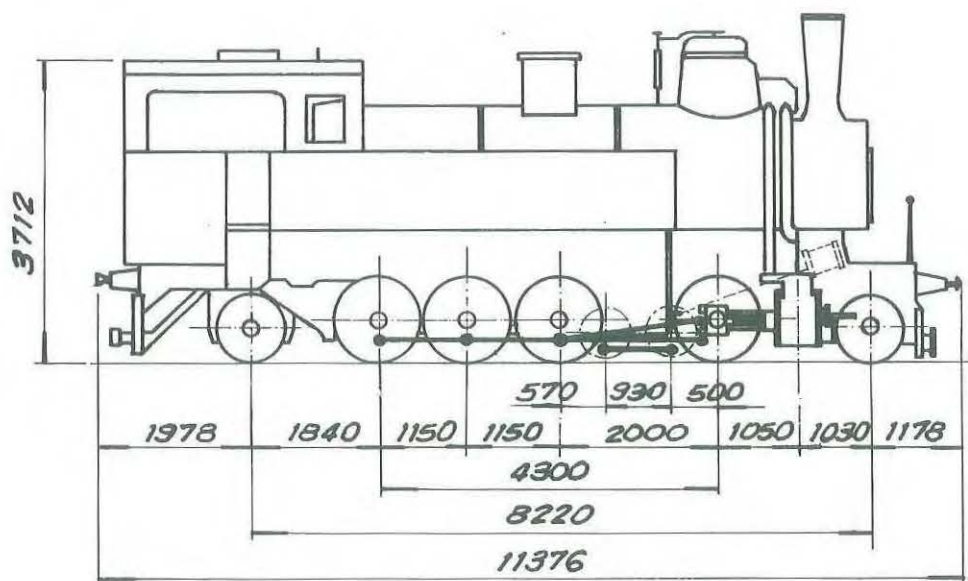
Estas locomotoras de vapor poseían dos mecanismos diferentes que permitían a la locomotora circular por adherencia o por las secciones equipadas de cremallera. Disponían de 4 cilindros, dos exteriores de 500 x 500 m/m que movían los cuatro ejes acoplados, y otros dos interiores de 420 x 450 m/m que movían el mecanismo de cremallera.

Poseían dos reguladores y dos distribuciones distintas e iban timbradas



Locomotora 4295 (más tarde 40005) fotografiada en los talleres de la Wiener Lokomotivfabrik en Florisdorf en 1908 (S.G.P., colección C. Salmerón)

Esquema de la serie de locomotoras 40001 a 40007



ESCALA 1:100

11.1.78
R.TAIBO



La misma locomotora de la figura anterior, setenta años después en la estación de Boutari El relevo

a 12 kg/cm², su peso en servicio era de casi 72 Tm y su velocidad teórica era de 40 km/h en llano (adherencia) y de 10 km/h en la sección equipada de cremallera, aunque en la realidad era mucho menor, pues en cierto punto del trayecto los pasajeros desertaban "en masa" del tren y tomando un atajo subían a la cima de la colina don-

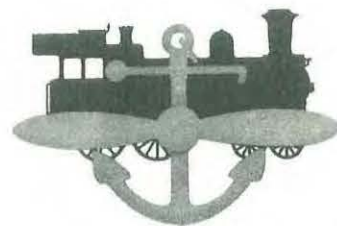
de tomaban otra vez el tren un cuarto de hora después.

Conclusión

Como se ha podido ver esta línea era excepcional tanto por su longitud como por su arcaico sistema de explotación.

Aunque se ha cerrado al tráfico y las viejas locomotras de vapor no volverán a subir al puerto, estoy convencido que los C.F.R. siguiendo su política de preservación, guardaran sin duda, alguna de estas locomotoras para museo, será el único recuerdo del cremallera de los Cárpatos, el único de Rumania.

DAR MODEL



TRENES ELECTRICOS
AEROMODELISMO
KITS DE MONTAJE
SCALEXTRIC
REPARACIONES
ACCESORIOS
LIBROS

REVISTAS
CATALOGOS
PLANOS

C/. TORNOS, 33-35
BARCELONA-28
T. 240 92 07

VENTAS POR CORREO