

Vapor en ASIA MENOR

3

Carles SALMERON i BOSCH (fotografías del autor)

Los conceptos históricos y su valoración, son cosa en revisión constante en los últimos años.

Los viejos esquemas formados por «reyes y batallas» van cediendo paulatinamente a medida que resulta más evidente la participación popular en el destino de las naciones.

En algunos tratadistas anglosajones, este nuevo punto de vista es claro y ostensible, y así no es extraño en estos países un cuidado exquisito —casi un culto— por los objetos más característicos del progreso industrial, en la última centuria y en la actual.

Algún día, cuando nuestro país se sume a esta corriente, la historia de los ferrocarriles será un capítulo importante de la historia general.

Para entonces, nombres ahora sólo recién desvelados como el del autor del presente artículo, tendrán, por el vigor y la seriedad de sus textos; por su fe en la comunicación por la imagen y su rigor con el dato preciso y concreto, un importante lugar entre los historiadores del mundo moderno.



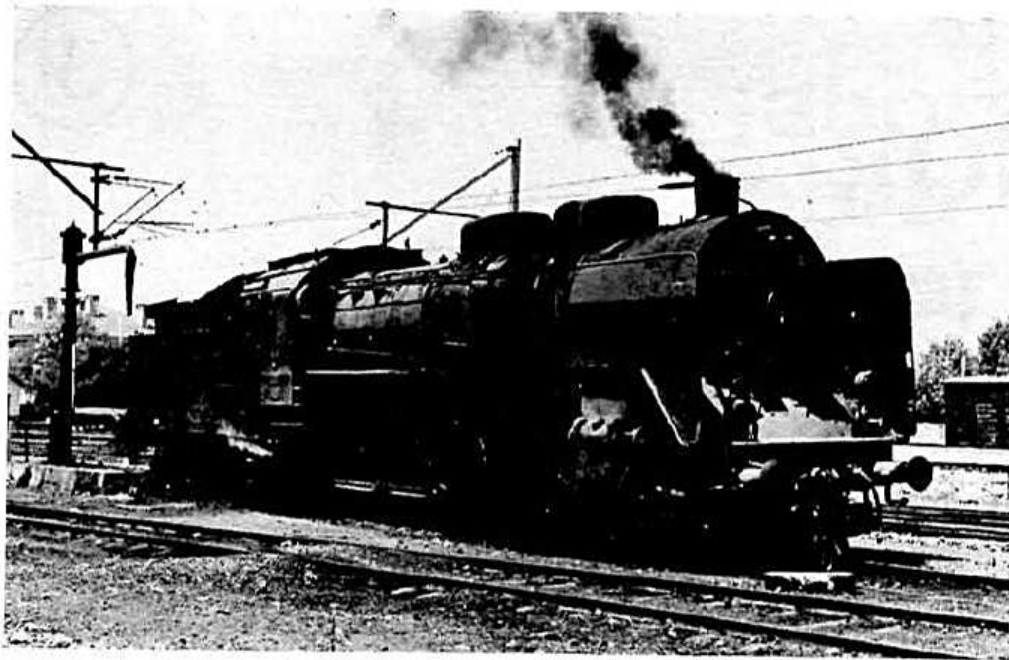
Una imagen con valor de símbolo. Un contraste habitual en todos los países orientales.

Con la desaparición de la tracción vapor en casi todas las redes ferroviarias de Europa Occidental, el aficionado a las locomotoras de vapor tiene que visitar países cada vez más lejanos para encontrarlas.

Situada a caballo de dos continentes: Europa y Asia, Turquía es uno de los países más visitados por los aficionados, inciden en ello la relativa proximidad del país, pero sobre todo la gran cantidad de locomotoras de vapor de más de 30 modelos distintos, desde la minúscula 0-3-0 T a la enorme «Santa Fe» 1-5-1 pasando por 0-4-0, Mikados, etc. Muchas de ellas de procedencias distintas y de una infinidad de constructores de muchos países desde los Estados Unidos a Checoslovaquia.

EL FERROCARRIL EN TURQUÍA

El primer ferrocarril turco fue inaugurado en 1860 y unía Esmirna con Aydin, fue construido y explotado por una compañía inglesa: la O.R.C. (Oriental Railway Company). En años posteriores diferentes compañías que representaban los intereses económicos de las grandes potencias de la época fueron construyendo más líneas hasta que en los años anteriores a la 1.^a Guerra Mundial, las potencias aprovechando las deudas contraídas por el Imperio



La 2-4-0 46020 en Adapazari el 2-8-77.

Otomano se dividieron Turquía en zonas de influencia.

La inglesa estaba situada en Esmirna y la costa mediterránea del país, y poseía la compañía O.R.C., la francesa era de Esmirna hacia el norte, y lo que hoy constituye Siria y el Líbano, su f.c. era la compañía S.C.P. (Smyrne, Cassaba et Prolongements), por su parte, Alemania dominaba el norte y centro del país, y poseía los C.F.O.A. (Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie) ex-compañía francesa y el famoso B.B. (Bagdad Bahn) con el cual pensaba dominar económicamente toda la parte norte de Oriente Medio.

Con la subida al poder de Kemal Atatürk, el creador de la Turquía moderna se empezó a nacionalizar los ff.cc., cosa que se inició en 1927 al formarse la T.C.D.D. (Turkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollari) con las líneas pertenecientes al C.F.O.A. y parte del B.B. En 1935 se absorbieron la O.R.C. y la S.C.P. que junto con parte del C.O. (Chemins de Fer Orientaux) absorbido también en los años treinta, se consiguió que todas las líneas ferroviarias del país pasaran a depender del Estado.

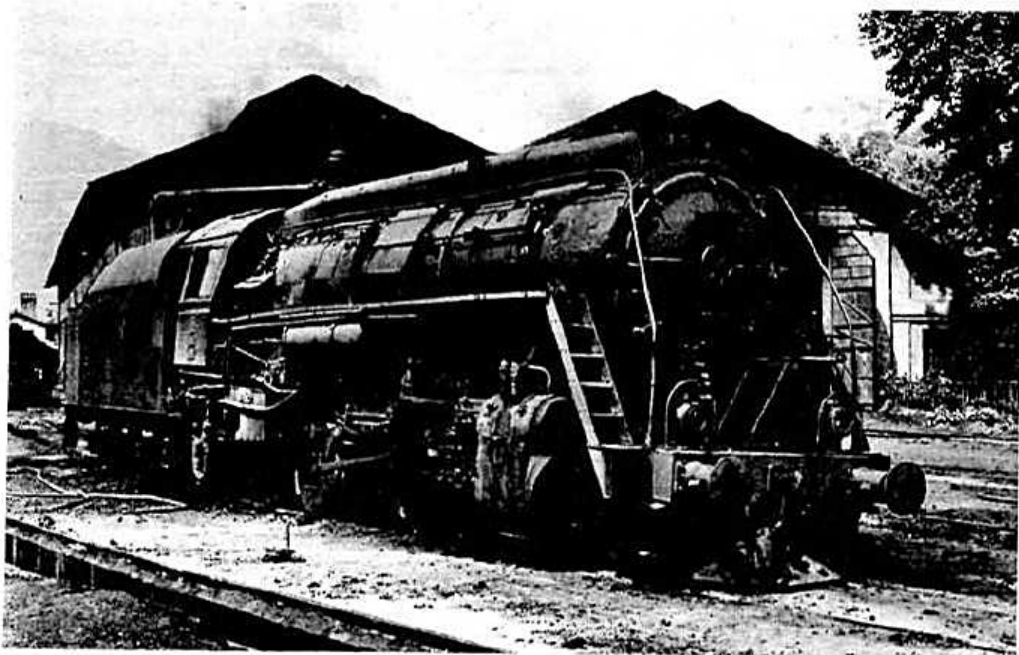
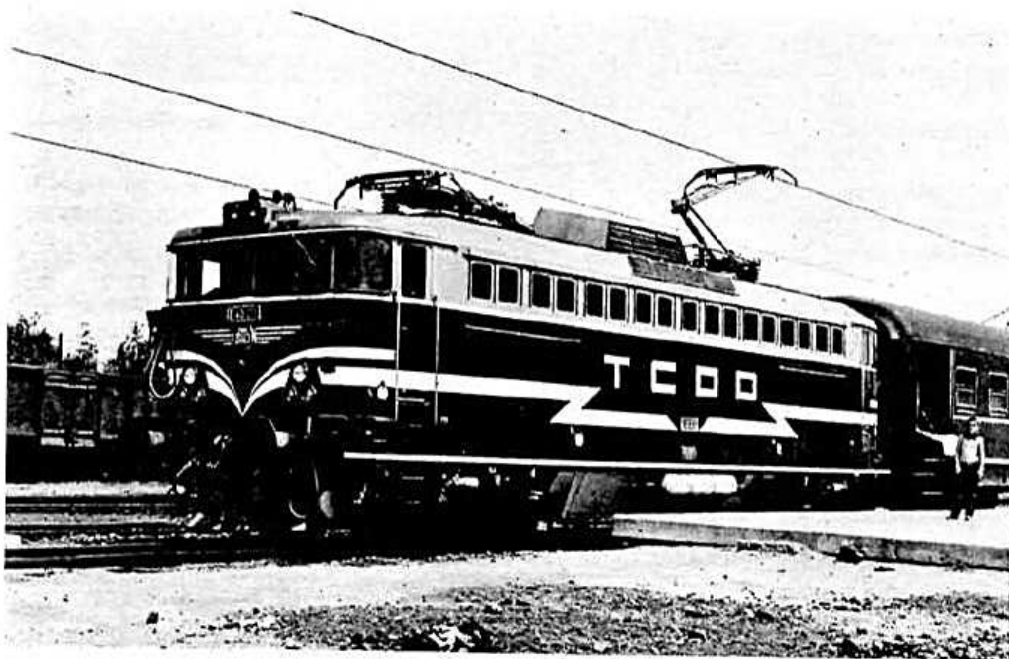
En 1955 se electrificaron las cercanías de Estambul, y en 1972, las cercanías de Ankara. Actualmente se está trabajando en la línea Estambul-Ankara, en donde la electrificación llega hasta Adapazari a unos 150 Kms. de Estambul. El sistema empleado es francés, pues tanto los equipos como las locomotoras están construidos por Alsthom. Con la compra en 1961 de las primeras locomotoras diesel y la construcción de locomotoras en Turquía con licencia francesa, la T.C.D.D. ha ido progresivamente dieselizando sus líneas, reduciendo cada vez más su heterogéneo parque de locomotoras de vapor, hasta que dentro de poco desaparecerán completamente.

LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR TURCAS

Como se puede ver en la lista del parque motor situada unas páginas más adelante, la mayoría de las locomotoras son de tipo alemán, esto se explica porque cuando se fundó la T.C.D.D. en 1927, la mayoría de locomotoras de va-

En el término de la electrificación procedente de Estambul, la B-B E-40.015 construida por Alsthom, con un tren de viajeros (Adapazari 2-8-77).

En el depósito de Catalagzi una 1-5-0 «Sky-line» llamada así por la característica forma de su domo.



Pocas series de locomotoras han visto tan distintos paisajes, desde Damasco a la frontera española. Se trata de las 0-4-0 tipo G-8 de los ferrocarriles prusianos, de los cuales la TCDD posee 83. En la foto la 44050 en Catalagzi el 3-8-77.

por de las compañías que la formaron eran alemanas, la nueva dirección continuó con esta costumbre reflejada en la adquisición de las 2-4-0 construidas por Henschel en 1926-7, que fueron las primeras locomotoras de exprés turcas y la gran serie de 1-5-0 «Standard», que empieza a construirse en 1937 en Alemania, y se acaba en la postguerra construidas en Inglaterra y Checoslovaquia.

Actualmente, aunque una parte del parque procede de las compañías que formaron la T.C.D.D., la mayor parte son locomotoras de concepción moderna.

Una gran parte procede de la época de la 2.^a Guerra Mundial, pues Turquía tuvo la suerte de permanecer neutral durante toda la contienda, con lo que tanto las potencias del Eje como los Aliados suministraron «locomotoras de guerra» máquinas especialmente diseñadas para tener pocas averías, poder pasar sobre carriles de poco peso y tener mucho esfuerzo de tracción, además de poder soportar condiciones climáticas extremas. Estas series de locomotoras parecían ser diseñadas para la T.C.D.D., pues reunían unas condiciones que iban muy bien para la difícil red turca.

De Alemania adquirió 53 1-5-0 «Kriegslokomotive» de la serie 52 de la D.R., las cuales iban destinadas al frente ruso, pero desviadas hacia Turquía por intereses políticos.

De Inglaterra compró 20 1-4-0 ex W.D. (War Department) del tipo «Stanier» 8F de la compañía L.M.S. y 29 1-4-1 ex W.D. vía U.S.A.T.C. del tipo «Middle East» (Oriente Medio) más adelante de la misma serie compró al Irán otras 24 locomotoras cuando los I.R. dieselizaron completamente sus líneas en 1955.

A los Estados Unidos compró 50 locomotoras 1-4-0 ex U.S.A.T.C. (U.S. Army Transportation Corps.) del tipo S-160. Por último, en 1955 adquirió a Francia 48 locomotoras serie 1-5-0 X de la

Una 1-4-1 «Middle East» ex W.D. Estas locomotoras fueron construidas durante la 2.^a Guerra Mundial para efectuar servicios en Persia. En la foto la 46201, una de las pocas a las que se les ha instalado pantallas, tipo 1-4-1R (Catalagzi 3-8-77).

Bordeando el Mar Negro una 1-5-0 «Skyline» con un tren dirigiéndose a Zonguldak.



Vapor en ASIA MENOR

S.N.C.F. todas ex D.R. serie 44 que se pasaron a Francia en la postguerra en concepto de pago de daños de guerra.

En la postguerra y con la ayuda americana se adquirieron 88 locomotoras 1-5-0 «Skyliner» llamadas así por la forma aerodinámica de su domo, y que fueron construidas por Vulcan W.B. en 1948. Las últimas locomotoras nuevas que se compraron al extranjero fueron construidas en 1951-2 y eran unas gigantescas 1-5-1 T de 3 cilindros construidas en Alemania.

En 1961 la T.C.D.D. decidió construir dos locomotoras de vapor en sus talleres de Sivas y Eskisehir basadas en la serie de 1-5-0 «Standard» a este par de locomotoras les pusieron los nombres de «Lobo Gris» y «Lobo Marrón», además llevan una T delante de la numeración, éstas fueron las únicas locomotoras de vapor construidas por la T.C.D.D. para ancho internacional, pues también construyó una serie de «Mikados» 1-4-1 de ancho de vía de 600 mm idénticas (a escala) a la serie 46050 de la T.C.D.D. fueron destinadas

a los parques de Atracciones de Ankara y Esmirna.

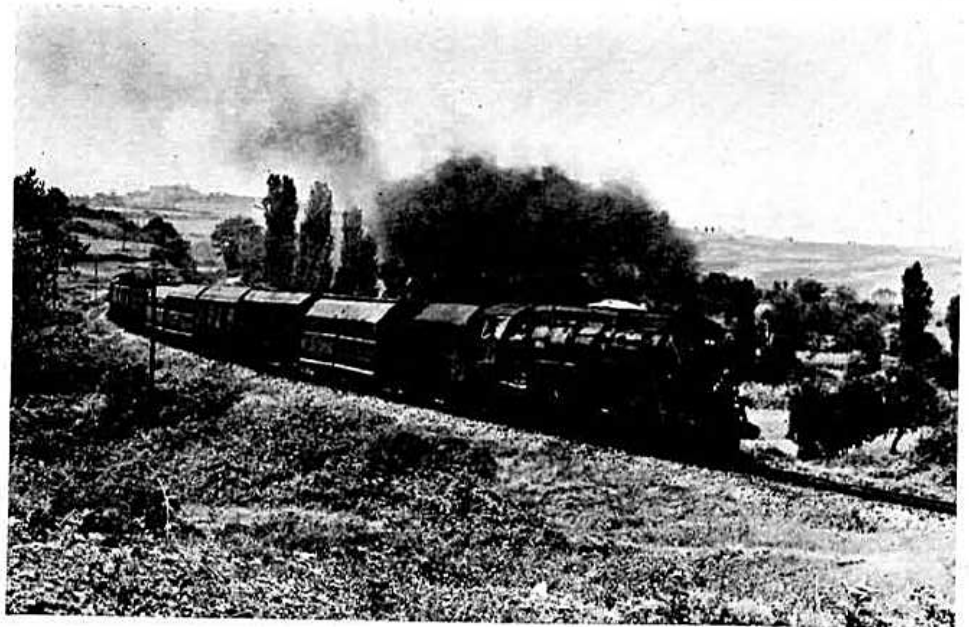
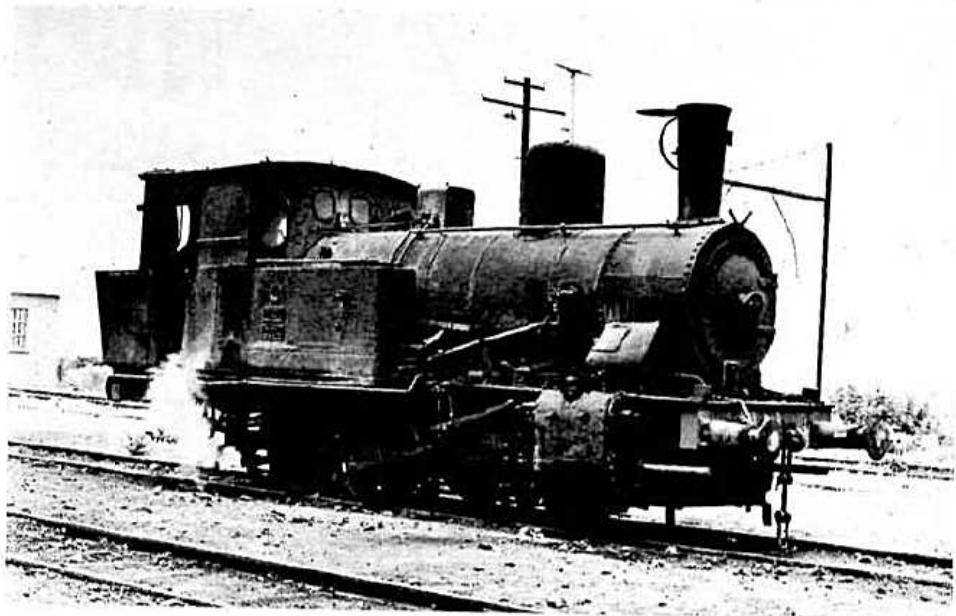
La numeración de las locomotoras de vapor es una derivación del tipo suizo, el número de la locomotora indica en la primera cifra el número de ejes acoplados, la segunda cifra indica el número total de ejes y las demás, el número dentro de la serie, si es una centena indica que es locomotora-tanque, y si es un millar, indica que tiene tender separado. Por ejemplo, una locomotora del tipo 1-5-0 en la T.C.D.D. es serie 56.000, o sea, 5 ejes acopla-



dos sobre un total de seis y una 2-3-2 T es serie 37.00, o sea, 3 ejes acoplados sobre un total de siete y sólo dos cifras detrás, indicando que es tanque.

Cuando surge la confusión es en las «Mikados» 1-4-1 y las 2-4-0, pues al tener las dos cuatro ejes acoplados sobre un total de seis, las dos son serie 46.000.

En general, las locomotoras de vapor turcas están muy bien cuidadas, pues cada locomotora tiene su pareja titular (en algunas líneas he observado 1 ma-



quinista y 2 fogoneros, uno para bajar el carbón desde el tender hasta la cabina y el otro para introducirlo en la caja de fuego).

A muchas locomotoras, el maquinista las ha adornado discretamente con alguna estrella, etc., esto junto a la limpieza y el brillo de los metales y las placas además del perfecto funcionamiento de las locomotoras, dice mucho de los ferroviarios turcos.

LÍNEAS Y DEPOSITOS

ADAPAZARI: Fin de la electrificación procedente de Estambul, en el depósito una 2-4-0, que hace la reserva y dos curiosas grúas de vapor.

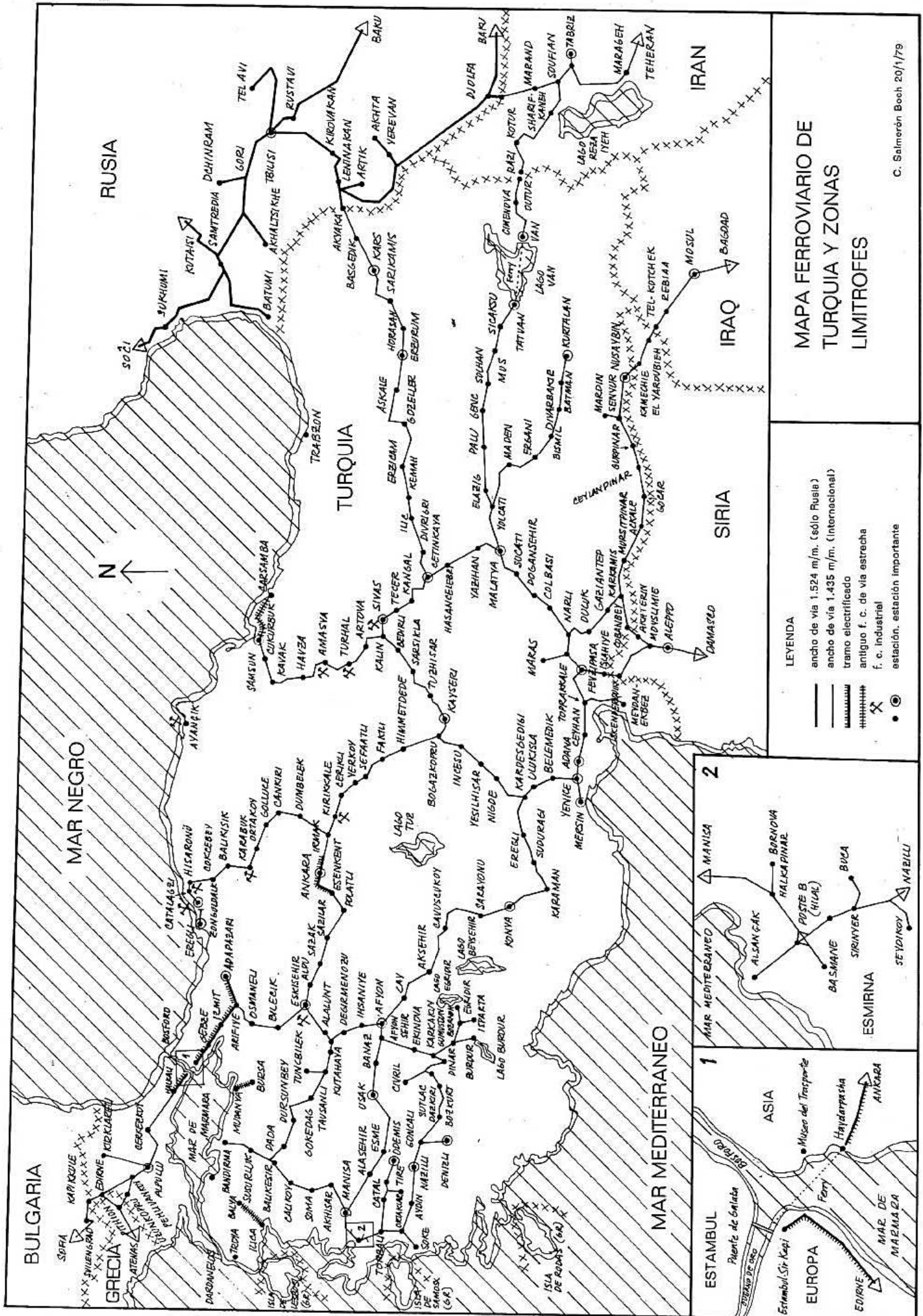
La 56359 una 1-5-0 «Skyline», fotografiada remolcando un pesado tren de carbón procedente de la Costa del Mar Negro con dirección a Irmak en la Altiplanicie.

En la estación de Hisaronü, situada en una playa del Mar Negro, efectuaba las maniobras la 3304, una minúscula O30 T que fue construida para el ejército turco durante la 1.ª Guerra Mundial.

Atravesando un paisaje típicamente mediterráneo, una 1-5-0 «Skyline».

EREGLI: Situada en la costa del Mar Negro, es el término de una línea que está aislada del resto de la red debido al hundimiento de varios terraplenes y túneles a causa de la cercanía del mar en algunos tramos de la línea. El servicio se efectúa con 1-4-0 G-8², de las cuales, el depósito de Eregli posee 2.

ZONGULDALK: Una de las ciudades santas del país es a la vez término de la línea que une Ankara con el Mar Negro, dicha línea es una de las más conocidas de la T.C.D.D., pues en ella



MAPA FERROVIARIO DE TURQUIA Y ZONAS LIMITROFES

LEYENDA

- ancho de vía 1.524 m/m. (sólo Rusia)
- ancho de vía 1.435 m/m. (internacional)
- ||||| tramo electrificado
- ##### antiguo f. c. de vía estrecha
- ⊗ f. c. industrial
- estación. estación importante

SERIES DE LOCOMOTORAS QUE FUNCIONABAN EN 1977 - 78

Serie	Tipo	Constructor	Año	Notas
3301-10	0-3-0 T	Henschel	1918	ex ejército turco
3311-25	0-3-0 T	Nohab	1928-29	
3351-55	0-3-0 T	Maffei	1911-12	ex S.C.P. 31-35
3401-08	1-3-0 T	Borsig	1905	ex C.F.O.A. 15-23
3551-60	1-3-1 T	Maffei	1911-12	ex C.O. 331-340
3701-08	2-3-2 T	Henschel	1925	ex C.F.O.A. 251-258 (tipo D.B. 78)
5701-04	1-5-1 T	Hen/Jung	1951-52	tipo DB 85
34001-018	1-3-0	Han/Bors	1911-14	ex B.B. y C.F.O.A. (1)
34051-060	1-3-0	Nohab	1930	
34061-068	1-3-0	Hen/Krupp	1933-34	
44001-083	0-4-0	Henschel	1910-13	tipo G-8 prusiana DB-55 (2)
45001-062	1-4-0	Noh/Tubize	1927-35	tipo G-8 ^r prusiana DB-56
45121-132	1-4-0	Humboldt	1912	ex S.C.P. 101-112
45151-170	1-4-0	N.B.L.	1940-41	ex W.D. tipo L.M.S. Stainer 8F (3)
45171-220	1-4-0	Varios (U.S.A.)	1942-44	ex U.S.A.T.C. tipo S-160
45501-518	1-4-0	Schneider/Bat	1924-27	ex C.O. 241-258
46001-025	2-4-0	Hen/Krupp	1934-35	
46051-061	1-4-1	Henschel	1937-38	
46101-106	1-4-1	R. Stephenson	1929-32	
46201-253	1-4-1	Varios (U.S.A.)	1942-44	ex O.R.C. 131-136
55001-049	0-5-0	Schw/Hen/Noh	1910-27	ex W.D. via U.S.A.T.C.
56001-079	1-5-0	Hen/Krupp	1937-41	tipo «Middle East» 24 ex I.R.
56080-116	1-5-0	V.F./B.P.	1946-48	ex C.F.O.A. y T.C.D.D. (4)
56117-166	1-5-0	Skoda/C.K.D.	1949	1-5-0 «Standard»
56201-202	1-5-0	T.C.D.D.	1961	1-5-0 «Standard»
56301-388	1-5-0	Vulcan W.B.	1947-49	construidas en Sivas y Eskisehir (Turquía)
56501-553	1-5-0	Varios (Ale.)	1943-45	tipo «Skyline»
56701-748	1-5-0	Varios (Ale.)	1940-49	ex D.R.B. serie 52 «Kriegslok» (5)
56911-918	1-5-0	Corpet L.	1926-27	ex S.N.C.F. 150 X ex D.R.B. serie 44
57001-027	1-5-1	Hen/Schw/Krupp	1933-37	ex S.C.P. 81-88

NOTAS:

- (1) 9 ex C.F.O.A. 201-211, 9 ex B.B. 611-622, a seis locomotoras de esta serie se les montó un eje libre entre el 2.º y 3.º eje acoplados quedando convertidas en 1-3-(1)-0.
- (2) 44001-046 ex C.F.O.A. ex K.P.E.V., 44047-056 construidas nuevas para la S.C.P. y 44057-083 ex B.B. ex K.P.E.V. (Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung) (F.F.C.C. del reino de Prusia).
- (3) 45151-45170 ex W.D. 339-342, 346-353, 357-359, 522-524, 552 y 554.
- (4) 55001-006 ex K.P.E.V., 55007-024 construidas por Nohab para la T.C.D.D. 55025-049 ex C.F.O.A. 475-499.
- (5) 56501-56510 nuevas (Henschel) 56511-56553 ex DRB 52 364-8 (Borsig) 52 4855-64 (M.B.A.) 52 6062-3,6-73 (Schwartzkopf) 52 7285-92 y 7425-34 (Florisdorf).



En la estación de Ankara el 4-8-77, dos locomotoras CC diesel-eléctricas de la serie 24 remolcando sendos expresos con destinos remotos: Bagdad, Damasco...

aún circulan las 1-5-0 «Skyline», con pesados trenes de carbón. Tanto la ciudad como sus alrededores se encuentran llenos de vías procedentes de las minas. De Zonguldak salen con locomotora de vapor casi todos los mercancías y varios trenes de viajeros. En la estación efectúa las maniobras una gloriosa 1-3-0 ex F.C. de Bagdad.

CATALAGZI: Situado a 9 Km. de Zonguldak es el depósito de la línea, aunque no es muy grande, posee y de él dependen muchas locomotoras. Durante nuestra visita observé varias 1-5-0 «Skyline» algunas 1-4-1 «Middle East», entre ellas, la 46201 con pantallas tipo 1-4-1 R de la S.N.C.F. También había dos 0-4-0 G-8, de las cuales, una efectuaba el tren de vía y obras. A partir de Catalagzi, la línea va paralela al mar durante unos Kms., donde se pueden hacer buenas fotos. Por suerte, una carretera va en la misma dirección, pero entre las curvas cerradas y que es de tierra, las persecuciones son muy difíciles.

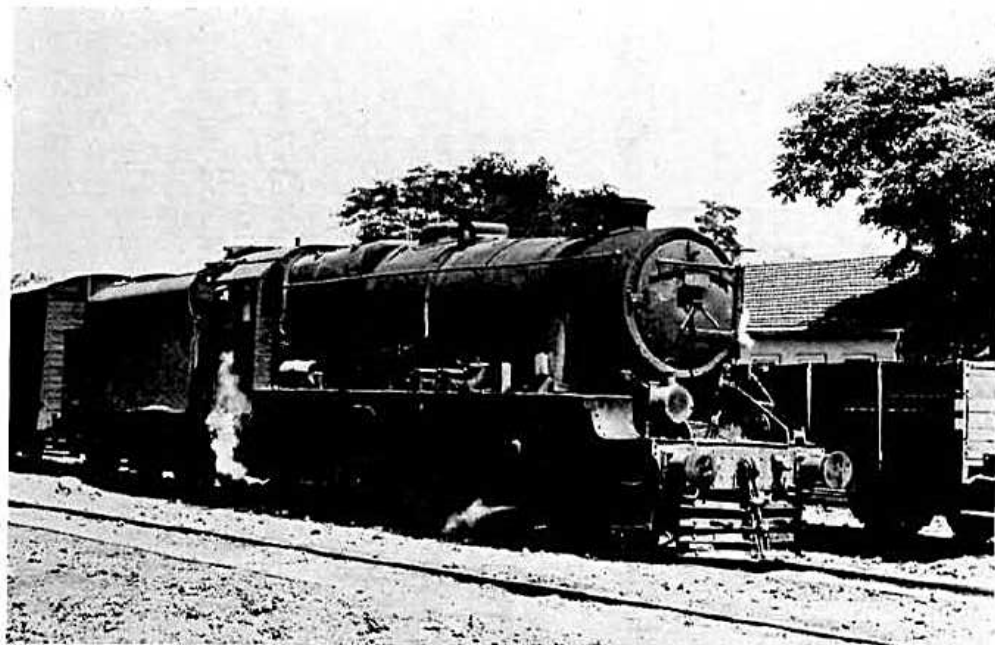
HISARONU: Estación situada en la playa las maniobras las efectúa una pequeña 0-3-0 T procedente del ejército turco.

KARABUK: Estación situada en mitad de la línea, las maniobras las efectúan una 1-4-0 G-8² y una 1-4-0 S-160, en el depósito hay apartada una 1-3-0 ex B.B., cuando estábamos terminando de fotografiar las locomotoras se nos acercó el jefe de policía de la estación (y del pueblo) y nos pidió que le acompañáramos a comisaría, nosotros ya temíamos lo peor: gran velada de carretes, largas explicaciones de qué hacíamos, etc., cuánta no fue nuestra sorpresa al invitarnos a una taza de té ¡Amabilidad turca!

ANKARA: Capital del país y ciudad eminentemente administrativa, en la estación habían varios expresos con destino a lugares remotos: Bagdad, Damasco, Teherán, pero todos iban con una diesel en cabeza. A unos 200 mts. de la estación hay un parque de

Una locomotora típicamente inglesa en la altiplanicie de Anatolia, una 1-4-0 ex W.D. tipo Stanier 8F del L.M.S. maniobrando en Irmak el 4-8-77.

La 45030, una 1-4-0 tipo G-8² prusiana, maniobrando en la desierta estación de Yerkoj el 4-8-77.



El fruto prohibido: una 1-5-0 «Standard», la 56164 en la estación de Sivas el, 5-8-77.

atracciones con una línea de f.c. miniatura de ancho de vía de 600 mm., el cual posee 2 «Mikados» 1-4-1 y está explotado por la T.C.D.D.

IRMAK: Empalme de las líneas que desde Ankara se dirigen hacia el Mar Negro y hacia el Este del país, las maniobras son efectuadas por una 1-4-0 S-160 y dos 1-4-0 8F, normalmente hay más de una 1-5-0 «Skyline» con algún tren hacia o procedente de la costa.

YERKOY: Estación situada en una zona casi desértica, en la cual, casi todos los trenes hacen «parada y fonda» dispone de una G-8² de reserva.

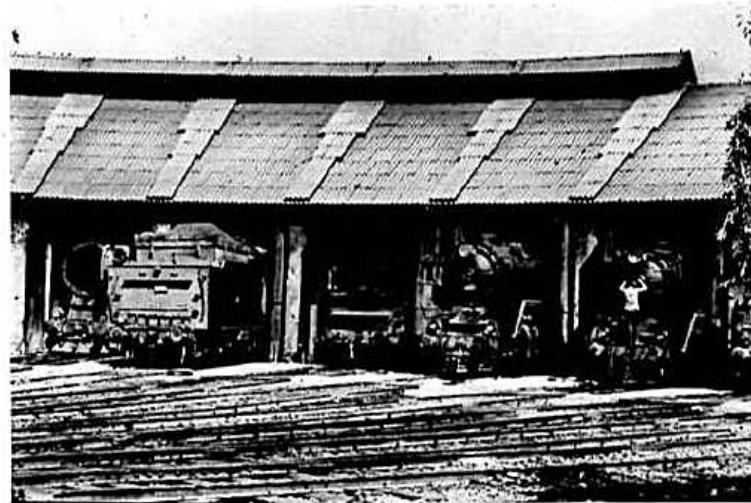
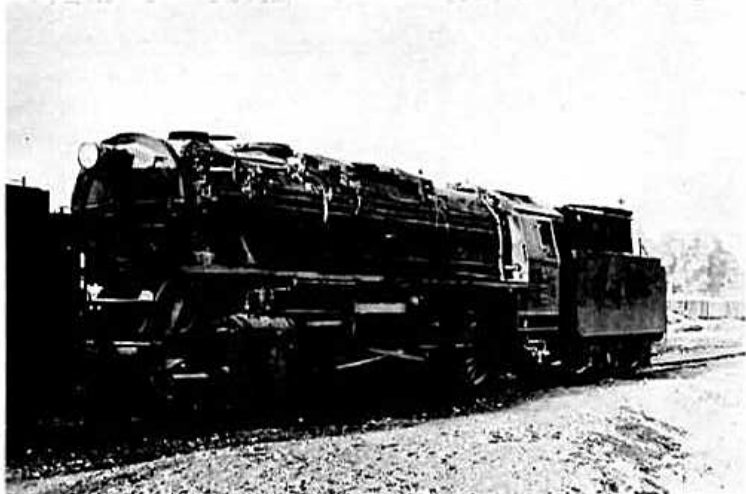
SIVAS: Importante centro ferroviario, pues además de tener uno de los depósitos mayores de Turquía, posee también los últimos grandes talleres de locomotoras de vapor, donde aún se efectúan grandes reparaciones. Aunque anteriores aficionados ya nos habían advertido de lo difícil que era fotografiar aquí, pues Sivas parece una ciudad militarizada, nosotros lo intentamos, pero aún no habíamos atravesado un par de vías cuando nos dieron el alto y nos llevaron al jefe de estación, éste nos envió a la «zona» que por suerte se encuentra delante de la estación, allí después de perder medio día y de innumerables llamadas a Ankara nos dieron permiso para fotografiar en la estación ¡pero no ni en el depósito ni en los talleres! En la estación de Sivas se encuentran muchas series distintas de locomotoras, pues allí empieza la zona del vapor fuel de Sivas hacia el oeste, todo es vapor-carbón. De Sivas parten todos los trenes de la línea de Samsun en la costa

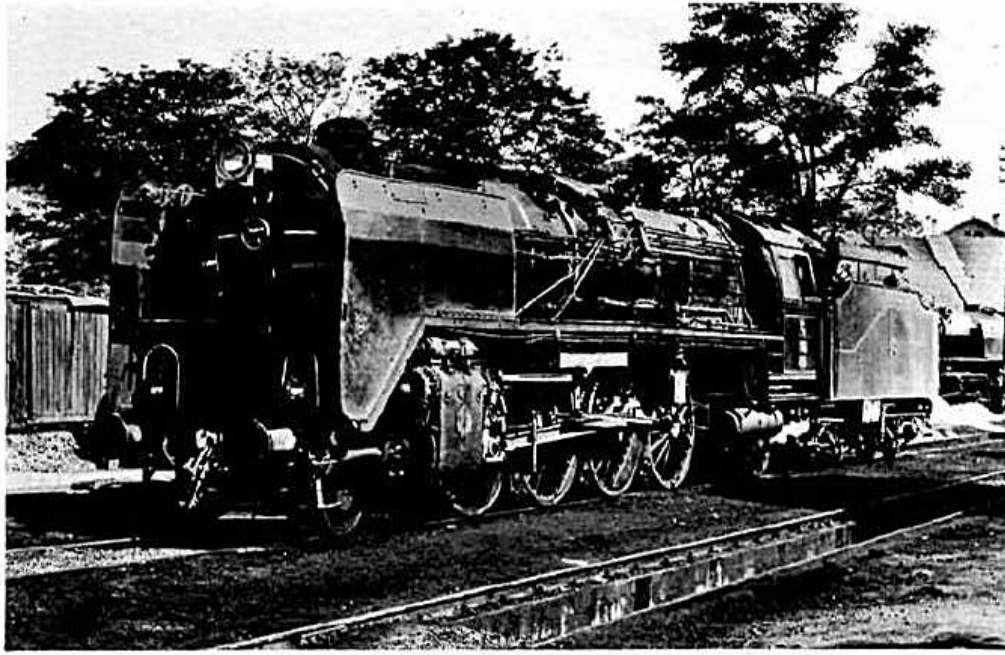


La 45186, una 1-4-0 ex U.S.A.T.C. tipo S-160, maniobrando en Kayseri el 6-8-77.

La 56722: una 1-5-0 ex S.N.C.F. 1-5-0 X ex DR-44, fotografiada en Ulukisfa el 6-8-77.

El depósito de Konya.





El depósito de Konya es el último refugio de las «Mikados Alemanas», serie de 11 locomotoras que durante muchos años efectuaron los expresos entre Ankara y Estambul. En la foto la 46055 en Konya el 7-8-77.

del Mar Negro, esta línea está explotada casi un 100% en tracción vapor, las locomotoras más usadas son 1-4-0 G-8² aunque en Samsun hay una 1-3-1 T, que efectúa los trenes locales. En Samsun hay los restos de un f.c. de vía estrecha cerrado en los primeros años setenta y que disponía de 1-3-0 T y de 0-3-0 T-T de origen alemán, americano y ruso. Actualmente las locomotoras están en los talleres de Sivas.

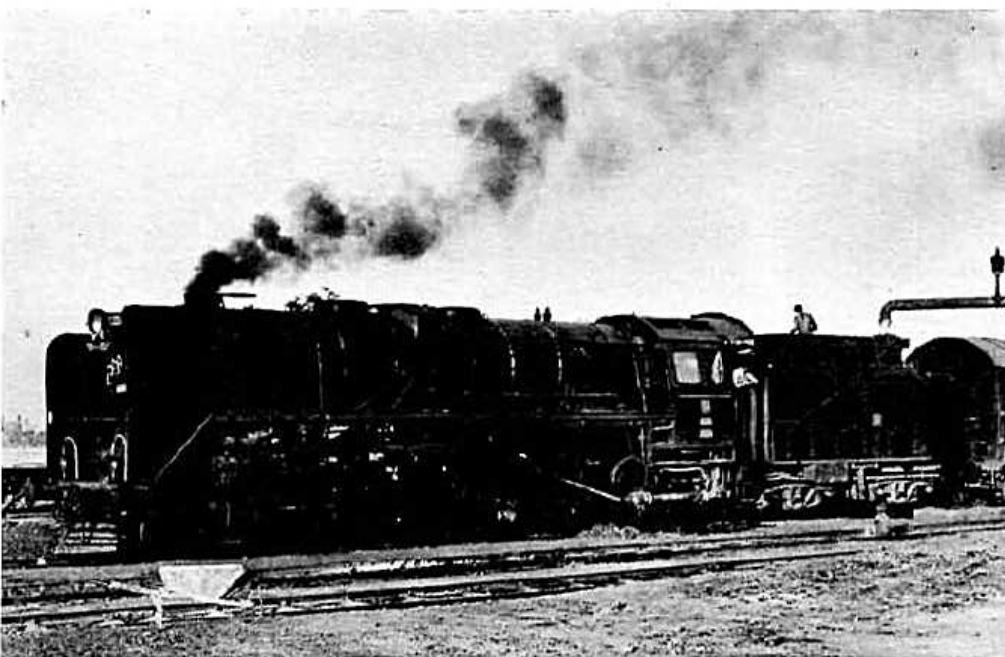
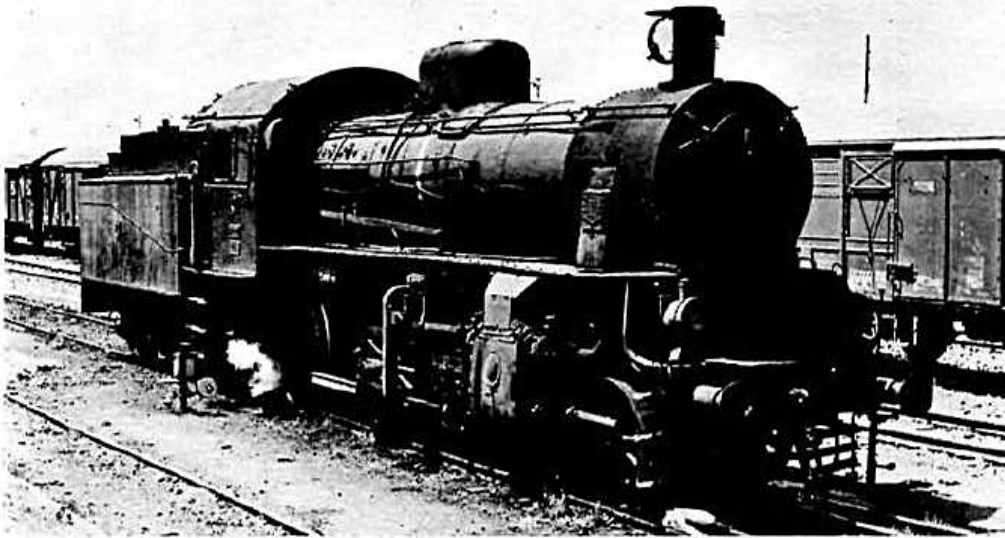
KAYSERI: Ciudad que se encuentra al lado de la famosa región denominada Capadocia, que es mundialmente conocida por sus formaciones geológicas y por sus enormes ciudades subterráneas de la primera época cristiana. En la estación no demasiado grande por cierto una sorpresa ¡cuatro! 1-4-0 S-160 maniobrando a la vez, además una 1-5-0 «Skyline» con un tren que no pudimos aclarar hacia donde iba. En el depósito unas veinte locomotoras apartadas casi todas «Skyliners».

ULUKISLA: Importante empalme de la línea que se dirige hacia el Mediterráneo atravesando el macizo del Taurus. En la estación una 2-4-0 efectúa las maniobras y el depósito contiene una 1-4-0 S-160 y cuatro 1-5-0 ex S.N.C.F., todas ellas paradas, pero en estado de marcha.

KONYA: Otra de las ciudades santas de Turquía y que posee las más bellas mezquitas de casi todo el país. En la estación efectuaban las maniobras una 1-3-0 ex B.B. y una 2-4-0. El depósito contiene bastantes 1-5-0 «Standard», y es el último reducto de las diez «Mikados» 1-4-1 alemanas, en este depósito encontramos los ferroviarios más amables de todo el viaje, pues no sólo nos enseñaron todo el depósito y nos informaron de los servicios, sino que nos invitaron a un té hecho especialmente para nosotros.

Las maniobras en la estación de Konya eran efectuadas por la 34015, una gloriosa 1-3-0 ex F.C. de Bagdad. A varias locomotoras de esta serie se les montó un eje libre en el espacio comprendido entre el 2.º y 3.º eje acoplados, quedando convertidas en 1-3-(1)-0!

Una 1-5-0 «Standard». La 56112 con un pesado tren de 57 vagones descansa un momento en la estación de Aksehir el 7-8-77. Obsérvese el 2.º fogonero en el tender.



En la estación de Afyon (opio en castellano) la 55008, una de las últimas 0-5-0 tipo G-10 prusiana, efectuaba las maniobras el 8-8-77.

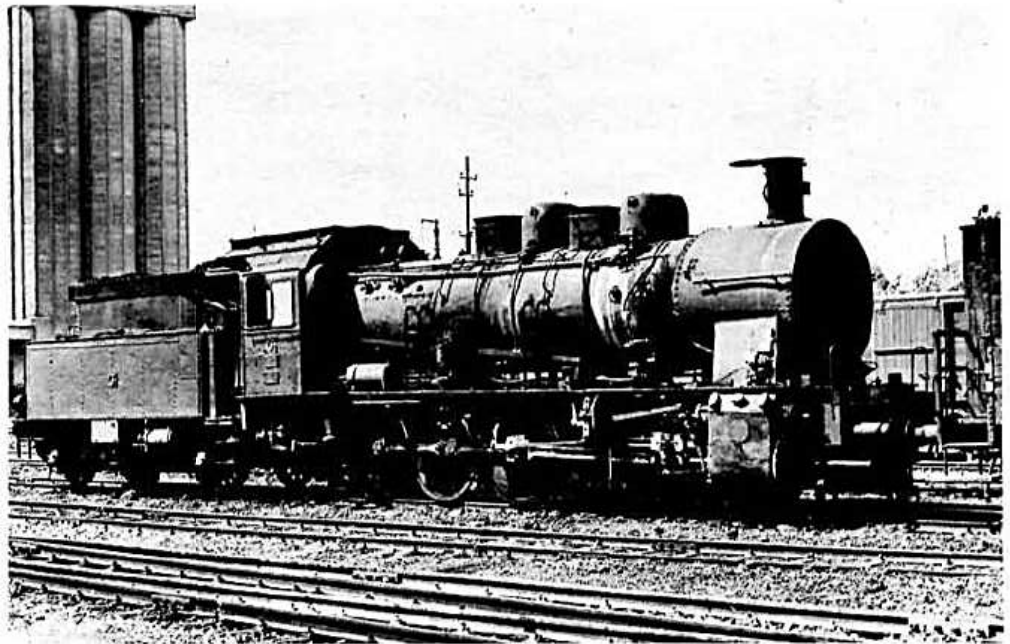
En la línea Konya-Afyon, casi todos los trenes van con locomotora de vapor, uno de ellos al cual seguimos, pues la carretera va casi paralela a la vía estaba formado por una 1-5-0 «Standard» y 57 vagones ¡algunos de ellos de bogies! en la cabina de la máquina iban un maquinista y dos fogoneros que en cada parada se bajaban, y trajo en mano, se dedicaban a limpiar la locomotora.

AFYON: El nombre de esta ciudad en castellano significa «opio», ello es debido a que el cultivo del opio es la principal riqueza de esta región, pues en muchos Kms. a la redonda de Afyon, todos los campos son cultivos de «adormidera», aunque actualmente, por la presión de los Estados Unidos, el gobierno compra toda la cosecha, los campesinos lo usan como ingrediente de sus comidas y también lo ponen en el biberón de los niños ¡para que no lloren! personalmente tengo un mal recuerdo de la comida que nos sirvieron en esta ciudad, pues por la tarde, nos entró una somnolencia muy sospechosa.

El Depósito situado a unos 200 mts. de la estación contiene varias 1-5-0 «Standard», en la estación hacia las maniobras una de las últimas 0-5-0 G-10 junto con dos 1-4-0 ex S.C.P.

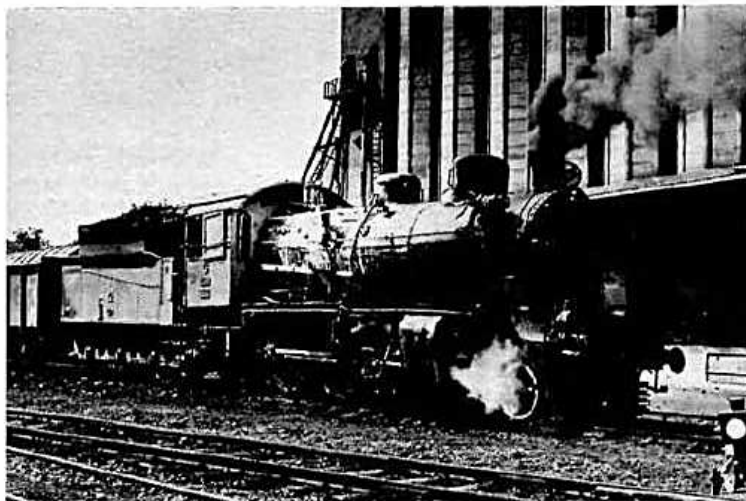
DINAR: Depósito situado en la meseta cerca de la región de los lagos, contiene una 1-5-1 que hace la reserva de los expresos de Esmirna y Afyon, también posee una grúa a vapor que evoluciona a gran velocidad por toda la estación.

Una locomotora 1-4-0 ex S.C.P. construida por Humboldt maniobrando en Afyon.



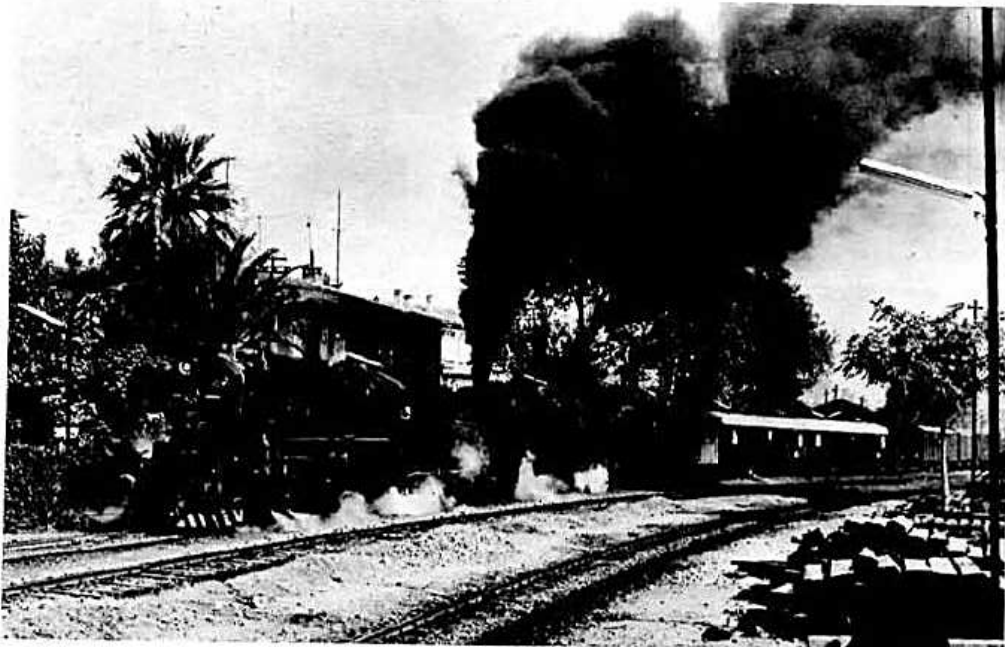
Una locomotora 1-5-0 «Standard» en la estación de Afyon.

El expreso de Afyon comportaba, entre otros, este curioso coche de 3 ejes procedente, sin duda, del primer ferrocarril turco. (Nazilli 9-8-77).





En medio de una decoración típicamente alemana, el expreso de Afyon remolcado por la 56544 1-5-0 «Kriegslok» tipo 52 de la DB y la 3705 2-3-2T tipo 78 de la DB, en la estación de Izmir Basmane el 12-8-77. Obsérvese al lado de la 1-5-0 uno de los tractores que hacen los trenes de cercanías.



El expreso de Afyon (vía Denizli) saliendo de Esmirna remolcado por una doble tracción de 1-5-0 «Kriegsloks» el 11-8-77.

BURDUR: Estación en la orilla del lago del mismo nombre, el depósito contiene dos 0-4-0 G-8 y una 1-5-0 «Kriegslok» estas locomotoras hacen todos los trenes de los ramales de Burdur e Isparta.

DENIZLI: Ciudad que se encuentra a pocos Kms. de la montaña «blanca»

de Pamukale. El depósito situado a unos 100 mts. de la estación contiene una 1-5-1 y una 1-5-0 ex S.C.P. además también posee un viejo automotor alemán de 2 ejes que efectúa los servicios locales.

NAZILLI: Importante estación, las maniobras son hechas por una 1-5-0 ex

S.C.P. en esta estación nos cruzamos el expreso Esmirna-Afyon remolcado por una 1-5-0 «Kriegslok» además llevaba un vagón de 3 ejes procedente del 1.º ferrocarril turco.

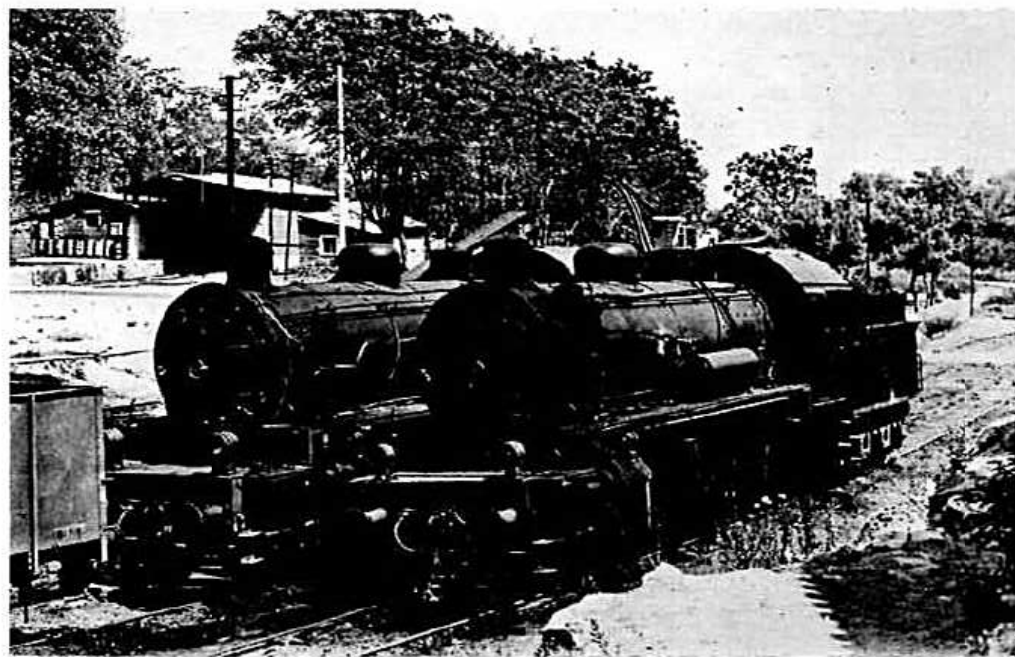
ESMIRNA: Izmir en turco es la tercera ciudad del país y la «Meca» de los aficionados al f.c. que viajan a

La 46102. Una 1-4-1 ex S.C.P. construida en Inglaterra por Robert Stephenson, hace una pausa en la estación de Torbali el 12-8-77 remolcando el tren Esmirna-Ödemis, el último tren regular que efectúan esta serie de locomotoras.



Turquía. Hasta mediados de 1977, todos los trenes de cercanías iban con locomotora de vapor, con lo que sólo había que instalarse en el famoso «poste B» en el cruce de Hilal, por el cual pasaban solamente unas cincuenta circulaciones diarias! sin contar los expresos, entonces las maniobras las efectuaban tractores diesel 0-3-0 y 0-4-0 de tipo alemán, actualmente la situación ha cambiado, pues las locomotoras de vapor efectúan las maniobras y los tractores diesel de bielas con seis o siete coches de dos ejes hacen los trenes suburbanos.

Izmir posee dos estaciones Basmane y Alsançak, la primera pertenecía a la antigua compañía francesa S.C.P. y la otra es la primera estación que tuvo el país, pues de ella salió el primer f.c. turco que pertenecía a la compañía inglesa O.R.C. Alsançak, es una estación muy bonita de arquitectura victoriana con andenes cubiertos, de ella salen diariamente el exprés de Afyon (vía Denizli) el cual va normalmente con doble tracción de 1-5-0 «Kriegslok», además 3 veces a la semana hay un tren al ramal de Odemis, el cual es remolcado por una 1-4-1 ex O.R.C., este tren es el único que efectúan las locomotoras de esta serie.



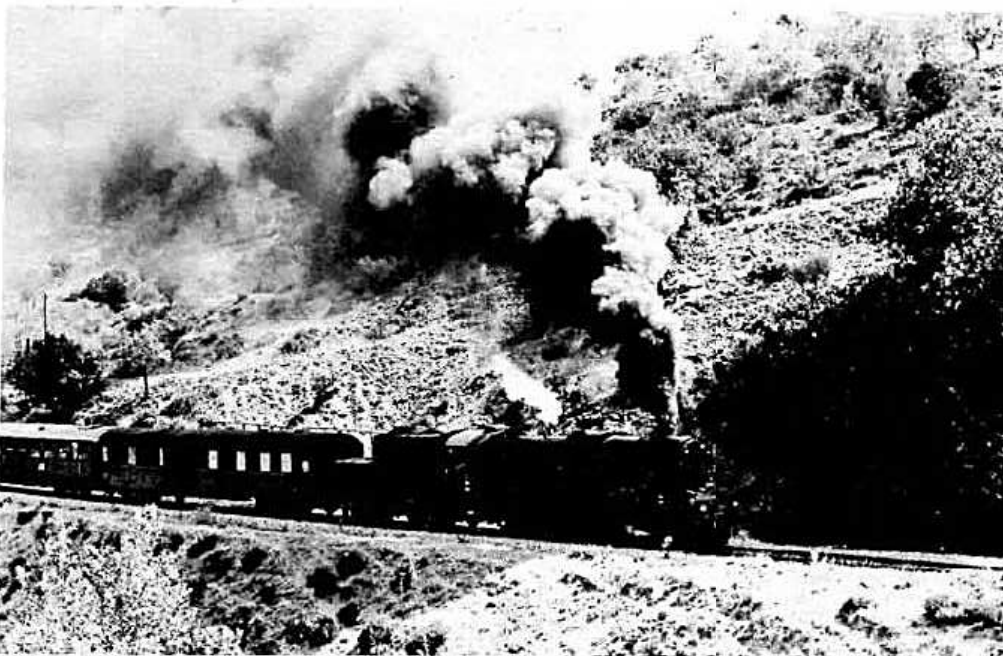
De la estación de Basmane salen diariamente dos expresos, uno con dirección a Afyon (vía Usak) y otro hacia Tatvan en el otro extremo del país. El primero normalmente va con una 1-5-0 «Kriegslok» o una 1-5-1, pero el segundo va casi diariamente en doble tracción de 1-5-0 «Kriegslok» aunque

Si siguiendo una práctica inglesa los «banking engines», dos 1-5-0 ex S.C.P. descansan en la estación de Çamlık el 12-8-77, listas para dobles tracciones.

En la estación de Basmane, la locomotora 57011 de tipo 1-5-1 «Santa Fé» con un expreso. La heterogénea composición del mismo pone de manifiesto las particulares ideas que tienen los turcos sobre la composición de trenes.

La 56913. Una 1-5-0 ex S.C.P. en Izmir-Basmane con un tren de cercanías el 11-8-77.





El expreso de Afyon con el castillo sarra-ceno al fondo, saliendo de Selçuk. Obsér- vese la densa humareda en la cola del tren. Está producida por una 1-5-0 ex S.C.P. dando doble tracción al expreso para poder pasar el puerto.

Una 1-5-0 «Kriegslok» subiendo las fuertes rampas del puerto de Azizieh el 11-8-77. Aunque no se observa en la fotografía, otra locomotora, la 56918, iba dando doble tracción por cola.

un día lo vimos con doble tracción 1-5-0 «Kriegslok» 2-3-2 T ex C.F.O.A. Siguiendo la línea, que partiendo de Izmir-Alsançak se dirige hacia el sur se encuentran paisajes muy bonitos, donde se pueden hacer buenas fotos, pues la línea tiene que subir el puerto de montaña de Azizieh situado entre Selçuk y Ortaklar, que tiene pendien-

tes de 27 milésimas durante varios Kms., fue para pasar este puerto, que se adquirió la única locomotora Garratt de Turquía. Actualmente hay dos locomotoras 1-5-0 ex S.C.P. situadas en Çamlık en la cumbre del puerto para dar dobles tracciones por cola. Saliendo de Izmir-Basmane y después de pasar el cruce de Hilal, encontra-

mos Halkapınar, estación de empalme del ramal de Bornova, en Halkapınar se encuentra el depósito y los talleres de la región de Izmir, el depósito contiene varias locomotoras de vapor y automotores diesel, algunos muy antiguos pero casi todos de origen alemán. En los talleres aún se efectúan las revisiones de las locomotoras de

La 3705 una 2-3-2T tipo T-18 prusiana, toma agua en la estación de Manisa el 12-8-77.

vapor y las pequeñas reparaciones, pues no disponen de mucho espacio y el utillaje es bastante antiguo.

MANISA: Estación de empalme de las líneas que se dirigen a Balikesir y Afyon (vía Usak) tiene un pequeño depósito que contiene una 1-4-1 ex O.R.C. que efectúa las maniobras y una 2-3-2 T que hace los trenes locales.

BALIKESIR: Importante empalme, en su depósito posee varias 1-4-1 «Middle East» y alguna 0-4-0 G-8, estas locomotoras efectúan los trenes de la línea de Bandirma, ciudad situada en el Mar de Marmara. Balikesir está próxima a los estrechos de los Dardanelos que separan Asia y Europa, allí se hayan situadas las ruinas de Troya.

SECCION EUROPEA: Las líneas de la parte europea constan de una línea principal que va de Estambul a la frontera Búlgara en Kapikule y dos ramales, uno que partiendo de Alpulu llega hasta Kirklareli y otro que desde Pehlivan koy va hasta la frontera griega en Pithion. La sección europea posee dos depósitos: Alpulu y Halkali, el depósito de Alpulu contiene varias 1-4-0 ex C.O. y alguna 2-4-0, estas locomotoras efectúan todos los trenes de los ramales de Pithion y Kirklareli. En el depósito de Halkali hay una 2-3-2 T y una 0-4-0 G-8.

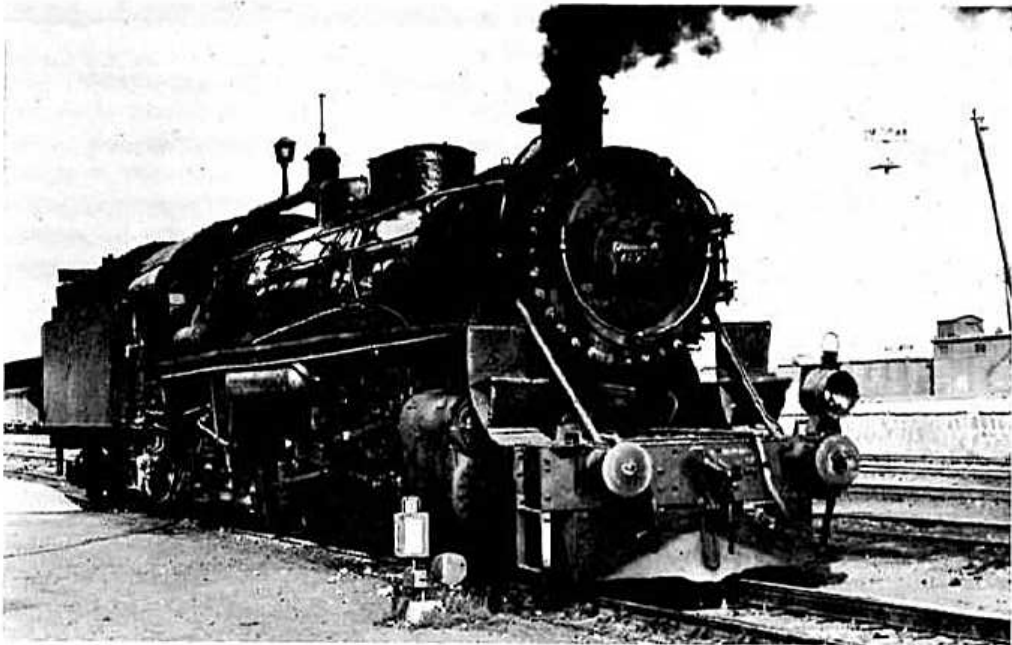
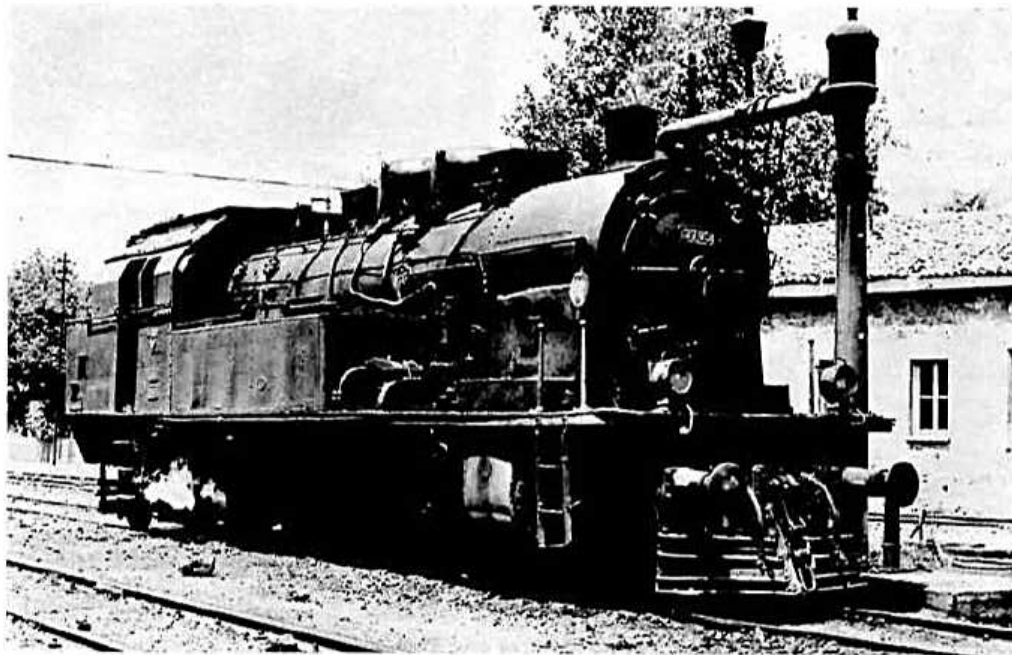
El exprés Atenas-Estambul en su trozo turco emplea las tres tracciones desde Pithion hasta Alpulu es remolcado por una 1-4-0 ex C.O. de allí hasta Halkali lo lleva una B-B diesel-eléctrica y en Halkali donde empieza la electrificación es llevado por una B-B eléctrica serie 4000 hasta Estambul-Sirkerçi.

ESTAMBUL: Lo que más impresiona al visitante al llegar por primera vez a Estambul es el enorme bullicio que hay en esta ciudad llena por otra parte de anacronismos como los aguadores (vendedores de agua) con sus vasos y la tinaja (ténider) a la espalda, otros hombres andan presurosos quizá hasta

Una 1-4-1 «Middle East» la 46210, fotografiada en Balikesir el 12-8-77.

Aunque no lo parezca se trata de un f.c. industrial la 4500.

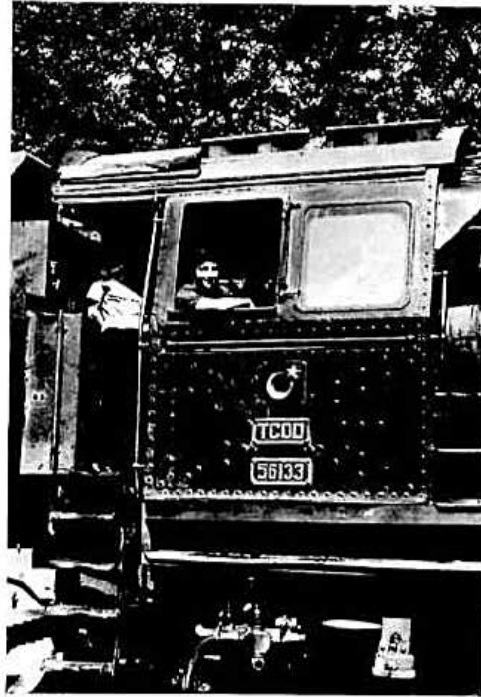
Una 1-4-0 ex T.C.D.D⁴⁵ ex U.S.A.T.C²²¹⁰ con un tren obrero, los coches ex T.C.D.D. fueron construidos para la O.R.C. en 1905 en Inglaterra (Kirikkale 4-8-77).



el otro extremo de la ciudad con un enorme armario sobre la espalda: son los repartidores de las tiendas de muebles, y no hablemos de la circulación: todo el mundo circulando a velocidades suicidas, tocando sin parar la bocina y sin respetar ninguna señal de circulación. por otro lado casi inexistentes.

Aunque el visitante aprovecha la estancia para visitar las mundialmente famosas Santa Sofía, la Mezquita Azul y el palacio del Topkapi, algunos se olvidan de visitar al lado del barrio «arabe» un mercado casi digno de cualquier ciudad del Asia Central: El Gran Bazar, inmenso mercado de unos 5000 puestos donde se vende de todo y en el que el deporte que más se practica es el regateo, al menos los españoles tenemos una ventaja, pues una buena parte del Gran Bazar está dominado por judíos sefarditas (ex España c/ 1492) que aún hablan el castellano antiguo.

El transporte público cuenta con una red de trolebuses y una línea de metro, un funicular subterráneo que partiendo de la orilla del «Cuerno de Oro» sube hasta la cima de la colina del Galata. Como la ciudad está dividida entre dos continentes por el estrecho del Bósforo, hay unos barquitos ¡de vapor-carbón! que unen la parte europea con la asiática. La T.C.D.D. posee también un transbordador que une las líneas de la parte europea con el resto de la red, este ferry hace muchos viejes durante el día para poder pasar todos los vagones que se dirigen hacia la Turquía Asiática o hacia países de Oriente Medio, aunque a veces también pasan locomotoras que se envían a talleres. En Haidarpasha en la parte asiática se encuentra el museo del transporte que contiene bastantes tranvías de los que circulaban por las dos partes de Es-



El joven autor de este trabajo: Carles SALMERON en la cabina de la 56133.

tambul e incluso un coche antiguo del metro.

FF.CC. Industriales: Diseminados por toda Turquía hay un buen número de ferrocarriles industriales explotados todavía con locomotoras de vapor.

En ZONGULDALK, la empresa EKI posee varias minas en las que circulan locomotoras diesel y algunas de vapor entre ellas la n.º 3, una 0-3-0T que efectúa el tren obrero a la mina con vagones de madera de 2 ejes. CATALAGZI: la misma empresa EKI posee instalaciones donde funciona alguna locomotora de vapor. KARABUK: A 1 Km. del pueblo hay unos altos hornos con bastantes locomotoras de vapor haciendo el servicio interior. KIRIKKALE: la empresa MKE dispone de una línea de 4 ó 5 Kms. de largo que va desde la estación a sus instalacio-

nes, varias veces al día efectúa un tren obrero para el que dispone de dos 1-4-0 S-160 y una 0-4-0 T, además de vagones de madera ex O.R.C. A unos Kms. de SIVAS en dirección Ankara hay la fábrica de Zementwerkes Yapi que dispone de una 0-3-0T para efectuar las maniobras. En KOZLU, UZULMEZ y SAMSUN hay minas que poseen locomotoras de vapor mientras que en TURHAL, AMASYA y ESKISEHIR hay azucareras en las cuales casi todo el transporte se efectúa aún con locomotoras de vapor.

CONCLUSION: Aunque para los españoles nos queda un poco lejos (nosotros tuvimos que recorrer en coche 12000 Km. en sólo 26 días) y las condiciones del viaje en el interior del país son francamente malas: pocos hoteles, comida asiática, muchas carreteras nacionales sin asfaltar, alguna de ellas de más de 300 Km., en algunos pueblos se termina la gasolina, con lo que hay que iniciar una peregrinación por los mecánicos para que te vendan la de los coches que se están reparando. A pesar de estos inconvenientes, creo que Turquía bien vale un viaje, pues además de los alicientes ferroviarios y la belleza de sus paisajes es un país que todavía no está explotado turísticamente, con lo que el visitante recibe continuamente muestras de amabilidad y de la hospitalidad tradicional de los turcos.