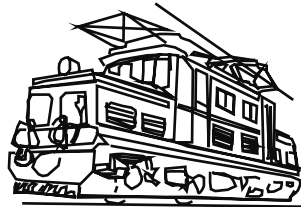


Las nuevas locomotoras 1.900 de FEVE

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL FERROCARRIL DE GUIPÚZCOA

TREN CORREO



Mayo de 2003

GIPUZKOAKO BURNIBIDEAREN LAGUN ELKARTEA

Nº 34

Historia del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa

EL TOPO

2ª parte



1912 - 2002

TREN CORREO

Boletín nº 34

TREN CORREO es una publicación de la
Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa

Presidente de la AAFG

Mariano Gajero Toledo

Dirección del boletín

TREN CORREO

Apartado 51

20110 Pasajes Ancho

GUIPÚZCOA

Correo electrónico

Kepatren@euskalnet.net

Director

Pedro Pérez Amuchastegui (Kepa)

Colaboradores

Koldo

Juanjo Olaizola Elordi

Domingo Palacian Otaegui

Martina Recalde Múgica

Fermín Ijurco Ansorena

Josu Polo Sudupe

El objetivo de **TREN CORREO** es fomentar la afición al mundo del ferrocarril, por lo que se permite la reproducción parcial o total de textos, fotos y planos, con las únicas condiciones de citar la procedencia del documento y que se remita un ejemplar a la dirección del boletín.

Las opiniones escritas en este número pertenecen solamente a sus autores.

TREN CORREO se publica sin ningún interés lucrativo, siendo repartido gratuitamente entre los Socios de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa, Asociaciones de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, Entidades colaboradoras y Organismos oficiales.

Depósito legal S.S. 735/87

Sumario

- o 1 Portada *Foto portada, Topo en las obras de la variante Sur*
- o 2 Créditos
- o 3 Asociación
- o 4-20 El Topo 1912 - 2002
- o 21 Noticias de la vía ancha
- o 24 El tranvía de Bilbao
- o 25 FEVE
- o 27 EuskoTren, fotos de la variante
- o 28 Publicidad de la A.A.F.G.

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa

Sede

**Avda. de Francia nº 22 bajo
estación de RENFE**

Tfno. 943 321532

Día de reunión

Los miércoles de 18 a 22 h.

Correspondencia

**Asociación de Amigos del
Ferrocarril de Guipúzcoa**

Apdo. 813

20080 Donostia-San Sebastián

Visítanos en nuestra WEB

www.geocities.com/aafgipuzkoa

Correo electrónico

aafgipuzkoa@yahoo.es



A s o c i a c i ó n

Caminando por el Artikutza

Siempre que puedo practico el senderismo, además de ser muy saludable aprovecho para recorrer y conocer sobre el terreno los antiguos trazados abandonados de los trenes mineros. Ya he conseguido recorrer todos los conocidos de Guipúzcoa.

El último ha sido el de Artikutza, es el más largo y quizás el trazado más hermoso.

Tenía muchos contrastes, desde el bullicio urbano de Rentería hasta la soledad de los montes apenas habitados.

Me ha gustado mucho recorrer este trazado, con los grandes bosques de la finca, como

se ceñe a las laderas y salva los pequeños ríos y arroyos, cómo cambiaba de nivel con planos inclinados. Todavía es posible descubrir restos e incluso a pesar del tiempo encontrar tirafondos, clavos e incluso carriles. Pero estos y otros detalles de este tren bien merece un monográfico, ya han empezado a aparecer fotos y otras cosas.



Cochera del Artikutza

El ferrocarril en Pasajes

Se anuncia para el próximo mes de septiembre una exposición en la sala Kultur-Etxea de Pasajes Ancho dedicada a la llegada del ferrocarril a Pasajes y lo que supuso en su momento.

Hay que recordar

que al puerto de Pasajes llegaban 6 compañías ferroviarias distintas (Norte, F.C. del Puerto, el tranvía de S.S., el tranvía de Tolosa, el Topo, el Arditurri y el tren de la Real Compañía Asturiana de Minas. Además, indirectamente se construyeron otros tres ferrocarriles con tráficos exclusivos con Pasajes, el de Artikutza, el Plazaola - Andoain y el de Zerain).



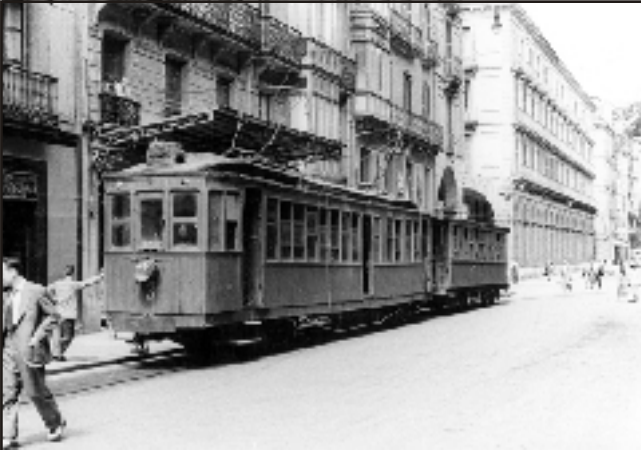
Tren de cisternas saliendo del muelle de la CAMPSA en Capuchinos. Foto MVT



EL TOPO

1912 - 2002

2ª parte



El Topo en la calle Peñaflores, inicio del recorrido.
Foto: MVF.

Descripción de la línea

La longitud original de la línea era de 23,635 Km de los cuales 2,280 Km discurrían por las calles de San Sebastián, 20,915 Km entre Amara y Puente Internacional y 0,401 Km a través de Francia.

El tramo urbano donostiarra la compartía con la línea del tranvía de Hernani.

El Topo entraba por la estación de Amara sucesivamente a las calles Prin, Guetaria y Churruca, donde giraba 90 grados y se incorporaba a la calle Peñaflores. Aquí estaba el inicio de la línea y las oficinas. A la salida de esta calle el Topo gira nuevamente 90 grados y retorna por las calles Garibay,

Fuenterrabía y Prin hasta entrar en explanación propia en Amara donde comenzaba, además, la vía doble. A la salida de la estación de Amara, el Topo se separa de las vías de F.V. y llega a la Fábrica de Gas, para cuyo servicio el Topo tenía incluso un apartadero y vías que entraban a la fábrica.

Cuando comenzó a prestarse el servicio ferroviario, esta zona estaba totalmente despoblada y en muchos sitios era pantanosa. Por el contrario, hoy en día

está totalmente urbanizada lo que provocó la creación de un punto crítico en la zona de Anoeta. Se trataba de un paso a nivel sobre la carretera del Ensanche de Amara a Hospitales, cruce autorizado por el



El Topo por la calle Guetaria de la capital guipuzcoana
Foto: MVF.



**Salida de una UT 3.500 del túnel I cuando estaba con una sola vía.
Foto: Kepa.**

ayuntamiento en 1947 por decreto firmado en San Sebastián por el general Francisco Franco, y de curioso régimen por ser el ayuntamiento de San Sebastián el encargado de guardarlo. Hoy en día se ha construido en aquel lugar la estación subterránea de Anoeta, de gran éxito, que además los días de partido de fútbol recibe a los aficionados, estando el campo de fútbol a cien metros de la estación.

Poco después de salir de la estación, el Topo cruza la vía de RENFE en la zona de Zorroaga mediante un paso superior, atraviesa un túnel pequeño en curva y llega a la estación de Loyola. Aquí se bifurcaban el Topo y el tranvía de Hernani. El edificio tenía planta triangular y en el vértice del ángulo que formaban los andenes había un busto de Plácido Allende, que ahora se encuentra en el andén de la estación de Amara, junto al gabinete de circulación. Con la construcción de la variante de Loyola a San

Sebastián se derribó esta estación porque en su solar se construyó un puente para la variante de carretera, se construyó otra más modesta de una sola planta entre el puente y la boca del túnel. Además, al ser más ancha la caja de las UT-3.500 que los automotores originales, no permitían el cruce de trenes en el túnel, por lo que se quitó la doble vía desde la entrada del túnel lado Amara hasta la aguja pasada la estación y donde acababa la doble vía, en un principio fue estuchada esta doble vía, estando el corazón de la aguja a unos cien metros de esta boca, después se retrasó la aguja hasta este punto, siendo a partir de este punto vía única. Por fin se “rasparon” las paredes del túnel de modo que ya permitía cruzar en su interior cualquier tren. Ahora hay una nueva estación al otro lado del puente y que acerca el a la zona más poblada.

Saliendo de Loyola se pasa a vía única y se atraviesa el río Urumea con un puente de



Salida de un tren de Amara. Foto: MVF.

tres ojos de 100 metros. Poco después entra en el túnel II, de más de 2 kilómetros de longitud, y llega a la estación de Herrera. Aquí está la entrada al Puerto de Pasajes, que en los tiempos de la SEFT solía estar llena de vagones de mercancías, teniendo la estación 5 vías. El edificio era de dos plantas con el almacén con su vía muerta pegada a la estación.

Sigue la vía y atraviesa 2 túneles hoy en día unidos, llegaba al apeadero Alza-Ancho ya fuera de servicio (aún se puede ver el andén y el paso inferior que atraviesa las vías de RENFE y la N-I para llegar al puerto en la zona del Reloj). El apeadero era de vía única, pero al acabar el andén se entraba en un pequeño túnel, con doble vía y un apartadero para una cantera, pasaba este túnel y entraba en otro, también estos dos túneles están hoy unidos. Así se llega a Pasajes, que lo atraviesa en un viaducto de 250 metros y varios puentes que salvan las calles y la ría Marealta y la carretera militar al Fuerte de San Marcos.

El Topo continúa y pasa por el túnel de Don Bosco y llega al apeadero de Galzaraborda construido hace pocos años. Esta parada recoge la mayor parte de viajeros de la línea, pues está situada en la parte baja del populoso barrio de Beraun y atiende también la zona oeste de Rentería. A



Apeadero de Arkale. Foto: Kepa.

la salida de la estación cruzaba en paso superior el ferrocarril minero de Arditurri.

El Topo continúa hasta llegar a Rentería, que hasta hace poco era la estación principal porque aquí se encontraban los talleres, las cocheras y la subestación eléctrica.

La estación y los talleres son los únicos edificios originales que quedan en el Topo.

Dentro de la modestia de este ferrocarril, el



Cocheras de Rentería, uno de los pocos edificios originales, al que se le colocaron las puertas. Foto: Kepa.



Esperando el cruce en Portomoco. Foto: MVF.

coches del Tranvía de Irún a Fuenterrabía; esta situación era curiosa porque para pasar del Tranvía de Fuenterrabía al Topo no había unión física, los dos trenes se cruzaban a distinto nivel y por ello en Irún había que subir los tranvías por la calle Cipriano Larrañaga, donde no había vías y remolcados por un autobús de San Sebastián a Fuenterrabía hasta la vía del otro ferrocarril, donde había que había que encarrillarlos en las vías.

Volviendo a los Talleres de mantenimiento de Rentería,

Taller de Rentería hacía trabajos en los trenes que sorprendían por la escasez de medios y los importantes resultados. Además de realizar los trabajos propios, en los Talleres de mantenimiento se construyó material nuevo. Se repararon y modificaron varios coches del Plazaola (a 2 locomotoras Kraus de ese mismo ferrocarril se les arregló las calderas en un taller de Pasajes). Por el Topo también solía circular material del Tranvía de Hernani para traer y llevar motores de tracción a reparar a Rentería. Así mismo se reformaron tres



MC 31 saliendo de Gaintxurizketa. Foto: MVF.

constituido el Museo Vasco del Ferrocarril se reconstruyeron aquí los coches Aritza y Pagoa de su Tren Histórico. También en Rentería se realizó la magnífica restauración del salón y del coche de tercera clase del Ferrocarril Vasco-Navarro, en la primera restauración como en la segunda después de sufrir un incendio provocado que afectó seriamente a los dos coches.

A la salida de la estación de Rentería se cruza un túnel y nos colocamos en paralelo al tren de Arditurri, que nos acompaña hasta el final de la Fandería. Cruzamos el río Oyarzun y el F.C. de Artikutza, que pasa por



El RC 2 reformado en Rentería. Foto: Txomin Palacian.

debajo a la altura de Larzabal, junto a la carpintería. En ese momento se llega a la estación de Oyarzun donde el Topo tenía entrada a una fábrica.

Prosigue la línea atravesando otro túnel y nos ponemos a la altura de Arkale, apeadero hoy en desuso, utilizado en otra época por los soldados de los acuartelamientos muy cercanos. Continuamos y nos colocamos en paralelo al F.C. del Norte (hoy RENFE), llegando a la estación de Gaintxurizketa. Allí pasamos un túnel y nos colocamos en Puertomoco, donde había una vivienda y se intercambiaban las placas de seguridad y comienza la doble vía. Cerca de



El MC 30 llenando en Irún los calderines con aire comprimido para el freno. Foto: MVF.

Topo arranca el F.C. del Bidasoa (Irún-Elizondo) y al acabar el andén ya entraba en su vía. Sigue la línea y se pasa por un túnel por debajo de la estación de Kostorbe del F.C. del Bidasoa. Continúa por detrás de la aduana de camiones, donde se ha colocado una doble vía para atender de forma provisional al futuro tráfico de mercancías, y llegamos a la estación de Puente Internacional, donde estaba la aduana española.

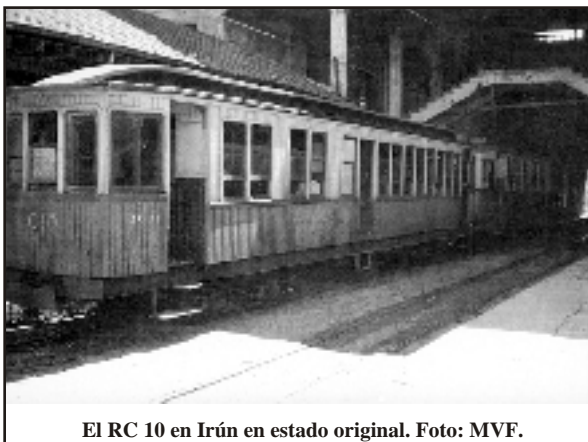
Aquí en el andén había una barrera y los trenes paraban sin rebasarla, para que todos los viajeros obligatoriamente bajasen, mostrasen el pasaporte y declarasen si llevaban



MC 6 reformado. Foto: MVF.

aquí había una subestación eléctrica en desuso desde el cambio de voltaje, próxima a la cual recientemente se ha construido otra nueva. Pasamos otro túnel y llegamos a la estación de Ventas, donde acaba la doble vía. Poco después llega la nueva estación de Belaskoenea y por medio de 2 túneles alcanzamos la estación de Irún, donde hemos cruzado por debajo con el tranvía Irún-Fuenterrabía.

De las vías de la estación del



El RC 10 en Irún en estado original. Foto: MVF.



RC 1 sin reformar en Amara. Foto: MVF.

algo (que raro suena todo esto ahora) ante el policía que había en un pequeño cuarto con un mostrador para poner las maletas y ser revisadas. Mientras esto ocurría, el tren



La 102 en Pasajes. Foto: MVF.



MC 32 en Amara. Foto: Kepa.

había avanzado hasta el lado opuesto de la citada barrera del andén y se quedaba esperando a los viajeros que salían por otra puerta que daba al otro lado de la barrera para montar de nuevo en el tren.

El Topo continua cruzando el río Bidasoa mediante un elegante puente y entramos en territorio francés y pasamos dos pasos a nivel. Aquí había unas vías para el intercambio de

mercancías entre la SNCF y la SEFT. Pocos metros después llegamos al final de línea. El despacho de billetes estaba enfrente de donde está ahora. Era una pequeña habitación de la propia estación de la SNCF donde había un gendarme encargado del control de la aduana francesa, igual que en la frontera española. Aquí combinamos ahora con la SNCF y antiguamente, además, con los tranvías de Hendaya y el ferrocarril de Hendaya a Bayona por la costa, el VFDM.

Material móvil

Por concesión, la Compañía estaba obligada a tener 7 automotores e igual número de remolques.

Fueron construidos por Carde y Escoriaza de Zaragoza y matriculados MC (Motor



MT 20 sin reformar en Rentería. Foto: MVF.



La 101 en la estación de Herrera, foto MVF

Los automotores tenían una longitud de 16 metros. En origen su interior estaba dividido en salón y clase única, además de un departamento en el centro destinado a furgón y 2 plataformas. La capacidad era de 36 plazas sentadas y 18 más de pie.

Estos automotores tuvieron varias reformas durante su vida, desde cambiar el aspecto exterior eliminando los populares balconillos y ganando en seguridad, hasta la sustitución de los bogies

Coche) del 1 al 7. Su parte eléctrica era de Brown Boveri de Suiza, tenían cuatro motores, del tipo suspendidos por la nariz, de 50 cv. sobre bogies Brill. Estaban dotados de frenos Westinghouse de aire comprimido pero no tenían compresor lo que les obligaba a detenerse para cargar aire a presión en Loyola, en Rentería y en Irún. En 1968 los automotores fueron dotados de los compresores de los trolebuses de dos pisos BUT, que habían dejado de circular por San Sebastián.



Tranvía de Irún a Fuenterrabía en la estación de Loyola, fue reformado y matriculado como el MT 21. Foto: Bernardo Matheus.

originales en los años '60 por otros fabricados en los talleres del ferrocarril.

Estos automotores eran complementados con otros tantos remolques fabricados también por Carde y Escoriaza, matriculados RC (Remolque Coche) 1 al 7.

En 1925, ante el aumento del tráfico en la línea, se compran 2 automotores similares aunque con parte eléctrica de AEG. Matriculados con los números 8 y 9, quedaron destruidos en un accidente ocurrido en 1946 cuando uno de ellos empezó a arder en un túnel por una avería eléctrica y se trató de sacarlo con ayuda del segundo, resultando



MT 21 en Amara. Foto: Kepa.



El MC 1 fue construido en Rentería. Foto: MVF.

AEG 101 y la MTM 102. La locomotora 101 fue construida en Berlín y afortunadamente se conserva en servicio en el Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia gracias a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa. La locomotora 102 se construyó tomando como modelo a la 101 y fue la 1ª locomotora eléctrica construida por MTM.



Billard en Amara. Foto: MVF.

Desgraciadamente, desapareció en un accidente en el túnel III, lado Herrera, al chocar en pleno túnel con el MC 3.

Para compensar la pérdida de los automotores 8 y 9, se adquieren a Carde y Escoriaza 3 cajas de automotor metálicas que fueron montadas sobre los bogíes de los automotores Beadmore del desaparecido F.C. del Plazaola y se matricularon como los MC nº 30, 31 y 32.

Tras la desaparición del Tranvía de Hernani, pasaron al Topo sus automotores comprendidos entre los n.º 51 y 55,

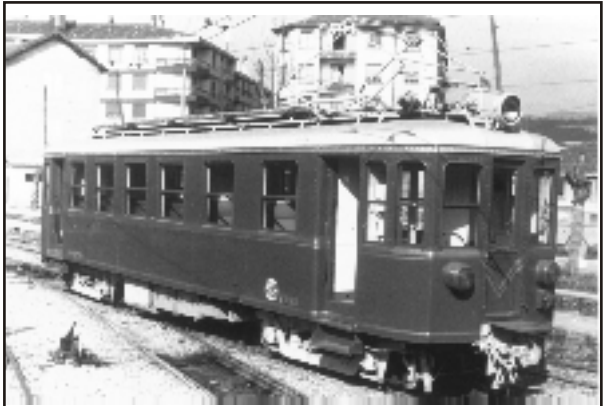
finalmente quemados los dos. Ese mismo año se compraron a CAF de Beasain los remolques 10 y 11. El primero era similar a los automotores, con la idea de poderse motorizar si hiciese falta, cosa que nunca ocurrió. El segundo por su parte era similar a los demás coches, aunque con bogíes Pennsylvania.

También para atender el aumento de tráfico de mercancías, hasta entonces realizado con los automotores de viajeros, se compraron en 1925 y 1930 2 locomotoras eléctricas, la



RC 52, ex tranvía de Hernani. Foto: MVF.

manteniéndose el primero como coche motor y desmotorizándose el resto para pasar a ser remolques de los 30,31,32 pues estos tenían el mismo tipo de enganche tranviario. Curiosamente ni estos remolques ni los del resto del material tenían freno accionado por el maquinista, sino sólo freno de husillo. Cuando el Topo pasó a ser administrado por FEVE y aprovechando el cierre temporal de la línea se le puso



**Automotor del Vasco Navarro en Rentería adaptado a 600 v.
Foto: Txomin Palacian.**



Automotor 3.203 en Hendaya, a la derecha se puede ver las obras de la actual estación de Hendaya. Foto: Postal suiza.

freno de aire comprimido a todos los coches.

Del tranvía de Hernani también se trajo al Topo el vehículo de ejes n.º 20, que pasó a ser el MT-20 (Motor Torre) destinado a la reparación de la línea aérea. Del tranvía Irún-Fuenterrabía se trajo un automotor de ejes al que se matriculó como MT-21 fue destinado a obras y a maniobras en Rentería. A estos trenes se les cambió los primitivos trucks por bogíes procedentes del cambio de bogíes de los automotores. En cuanto al material de mercancías, había 3 tipos de vagones, cerrados, bordes altos y

plataformas, unos 6 de cada. El Topo no necesitaba más vagones porque normalmente el tráfico de mercancías solía cubrirse con el material de otras compañías.

La decoración del material móvil era en un principio de color madera oscuro pero a raíz del refuerzo de los bastidores y chapeado de la carrocería se pinta el material de azul hasta la ventana y el resto de color crema. Esto dura hasta 1968 en el que cambia el azul por el rojo, que dura hasta el final de la SEFT. Con la llegada de FEVE todo el material pasa al color azul



Schoema en Rentería. Foto: Kepa.



**2 UT 3.500 acopladas del Topo en Amara en la época FEVE.
Foto: MVF.**

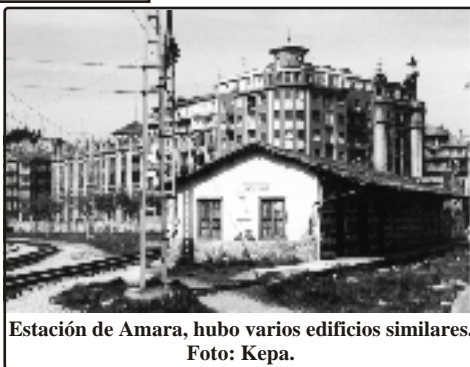
dresina fue construida a partir de un vagón de mercancías al que incorporaron un motor de un Chevrolet. Se construyó para la inspección de vía y tren de socorro. Este vehículo está siendo restaurado actualmente para el Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia.

En 1969 la Asociación de Amigos del Ferrocarril de

característico de esta compañía. Las locomotoras 101, 102 y MT 21 tenían color verde, y el MT 20 color gris.

Cabe destacar la construcción total del automotor MC-1 en los talleres de Rentería en 1967 a partir de un bastidor de un coche del Plazaola y parte eléctrica de General Eléctrica.

Tuvo el Topo 2 dresinas. La primera de ellas, muy pequeña, fue construida en los talleres de Rentería con un motor automático de un Ford Fairline. Cuentan que era muy rápida y que podía coger velocidades muy altas. Fue desguazada por falta de piezas de recambio. La segunda



**Estación de Amara, hubo varios edificios similares.
Foto: Kepa.**

Guipúzcoa adquiere dos pequeñas locomotoras Schoema conseguidas por Cementos Rezola gracias a la Ayuda Americana, y fueron cedidas por la Asociación al Topo.

En la época en que FEVE cortó la línea para reparar el túnel II, circuló entre Amara y Loyola un automotor Billar.

También circuló en época de FEVE el automotor MAAC n.º 4 del F.C. Vasco-Navarro adaptado para ser alimentado a 600 voltios, en sustitución del MC-3 desaparecido en un accidente. El MAAC n.º 4 circulaba remolcando coches antiguos del Topo.

Pocas semanas antes de comenzar a circular las nuevas UT-3.500 se hacían prácticas en la línea por la noche con los nuevos trenes con el fin de acostumbrar al



Tren histórico de la Asociación de Bilbao en Puente Internacional durante el Congreso de la Federación Española del año 1972. Foto: MVF.



UT 200 y el Euskopullman en Amara. Foto: Kepa.

para su transformación en el Metro de Bilbao, el material de esta línea pasa a la red de EuskoTren. Son UT's de la serie 200 de gran aceleración por llevar motores también en los remolques, y además disponen de tres puertas para subida y bajada de los viajeros con lo que se gana tiempo en las paradas. Con la llegada de este material se rompe la línea de un material específico para el Topo, siendo a partir de ahora el material compartido para las dos líneas.

remolcado en la línea de San Sebastián-Bilbao, pasa a depender del taller de Rentería la locomotora Asea n.º 12, de las llamadas "Aseas viejas", a efectos de tren de servicio y de socorro previa colocación de enganches Schafenberg para poder remolcar unidades en caso de avería.

Al comenzar todos los servicios desde Amara, los talleres de Rentería dejaron de ser cocheras, pasando a ser talleres de mantenimiento y los de Durango los de gran reparación.

El 1 de agosto de 1990 llegan las nuevas 12 unidades de la serie 300, construidas por CAF de Beasain. Su composición es de coche motor+remolque con cabina y en caso de necesidad irían en doble composición.

Instalaciones fijas

Con el cierre de la línea de Bilbao a Plencia

Este ferrocarril no tenía muchos edificios, sobre todo debido a su corta longitud. En San Sebastián, en la calle Peñaflores tenía las oficinas y era el inicio de la línea, existe este edificio, ahora destinado a viviendas.



La Asea n.º 12 remolca a la UT 301 en su primer viaje después de ser bajada del camión, foto Kepa

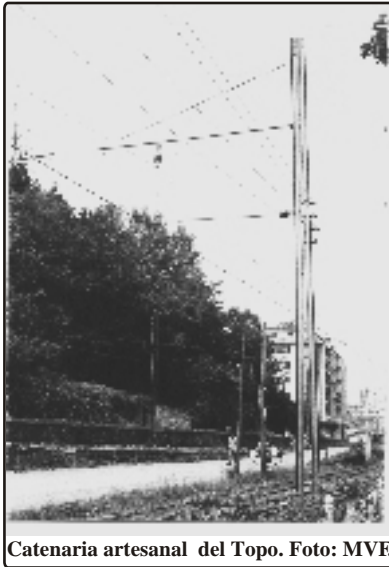
Resulta imposible pensar que allí había una estación de ferrocarril, con su vestíbulo, su sala de espera o su marquesina.

En Amara, el Topo puede entrar en la estación de Vascongados (hoy EuskoTren) desde el año 1978. De la estación vieja del Topo existe sólo el solar, ahora aparcamiento de EuskoTren y para

los nostálgicos, todavía se ve al inicio de la acera del Paseo de Errondo, en lo que era el andén los postes cortados. En Loyola había un edificio triangular de dos plantas, donde se detenía en un lado el Tranvía de Hernani y en el otro el Topo. En el vértice del andén, sobre un montículo de piedras había un busto de Plácido Allende, impulsor del Topo. Hoy en día este busto está en los andenes de Amara junto al gabinete de circulación.

En Herrera el edificio era de dos plantas con un almacén adosado y tejado a dos aguas. Esta estación era la destinada al tráfico de mercancías y tenía 5 vías. En Alza-Ancho no había edificio. En Molinao (Pasajes) había una marquesina de hormigón con un pequeño despacho de billetes.

En Rentería se conservan los únicos edificios originales del Topo, concretamente la estación y los talleres, a los que se ha colocado puertas. Oyarzun, Puertomoco, Ventas e Irún tenían edificios similares al de Amara, mientras el de



Catenaria artesanal del Topo. Foto: MVE

Puente Internacional era un edificio de dos alturas. La estación de Hendaya lo constituía un pequeño cuarto de la estación de la SNCF.

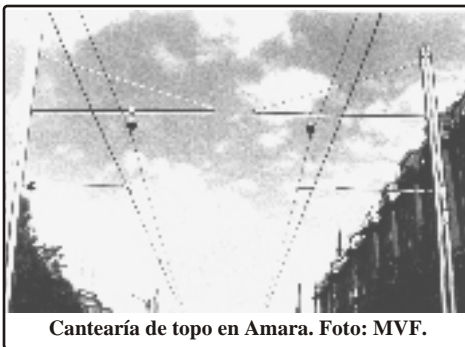
También había un edificio, hoy en ruinas de la subcentral entre Ventas y Puertomoco, y a la salida de Ventas había un almacén de mercancías particular de Porcelanas del Bidasoa, que era compartido con RENFE.

Línea aérea

Desde el origen esta línea ha sido eléctrica con una tensión de 590 V.c.c., corriente más propia de un tranvía que de un ferrocarril, debido a que parte del trazado lo compartía con el tranvía de Hernani.

La línea aérea era del tipo poligonal, sustentada por postes de madera con tirantes con sus grifas, portagrifas, capirotos y bolas aislantes. No tenía hilo sustentador. El hilo de contacto era de 100 mm², en vía única era hilo doble, mientras que en la doble vía era simple. El vano entre los postes era de 25 mts. reduciéndose en las curvas.

En la última época de la SEFT se colocó una catenaria artesanal muy bien construida cuyos postes eran dos carriles viejos unidos por su parte alta y un poco separado por la mitad que se sujetaba con un trozo de llanta. Esta catenaria estaba entre Amara y el túnel de Loyola y entre Oyarzun y Gaintxurizketa. De los postes colgaban el cable feeder de hilo de cobre de 400 mm² que partía de Rentería a los extremos de la línea, la línea telefónica y en algunas estaciones había semáforos de



Catenaria de topo en Amara. Foto: MVE.



Castillete de línea aérea del Topo. Foto: Kepa.

entrada.

La principal subestación estaba en Rentería, junto a los talleres y constaba de tres conmutatrices exafásicas de 300 Kw cada una, que recibían corriente alterna trifásica a 20.000 v. Además tenía una central de reserva con turbodínamo de 600 Kw. Existía también un grupo elevador para el feeder compuesto de un motor asíncrono a 220 v. acoplado a una dínamo en serie de 200 v. y 400 amperios.

Se complementaba la instalación con un



Línea aérea y estado de la vía. Fotos: MVF.

transformador de 20.000/230 v. para alimentación de servicios auxiliares.

De la estación de Rentería partía una línea de alimentación para la subestación de Ventas de Irún a 20.000 v., donde existía una conmutatriz idéntica a la de Rentería y que también alimentaba el tranvía de Irún a Fuenterrabía.

Esta subestación recibía otra acometida procedente del salto de Endarlaza a igual tensión.

Esta línea aérea fue sustituida por otra tipo RENFE sin compensar entre 1974 y 1976 y las subestaciones dejaron de prestar servicio el 1 de mayo de 1978 al entrar en servicio las nuevas UT 3.500 a 1.500 v.

Actualmente existe la subestación de Rentería dotada de transformadores de vapor de mercurio de 20.000/1.500 v. y hace pocos años con las llegada de las UT 200 se instaló en Portomoco una nueva central para atender las necesidades debido al aumento de frecuencia de los trenes.

La vía

Los carriles eran de 32 Kg./m. y todas las vías que hacían cruces tenían agujas talonables. En la última época la vía estaba en muy mal estado y provocaba que el tren se moviese demasiado, constituyendo ello otra de las características de este tren. De hecho, las siglas de este ferrocarril, SEFT, eran interpretadas por los chavales como "Se Esperan Fuertes Trompazos".

Las bocas de los túneles de vía única tenían forma ojival.

La seguridad se mantenía mediante bloqueo telefónico, y en las estaciones de cruce los maquinistas se intercambiaban placas de seguridad para circular por los tramos Loyola-Molinao, Molinao-Oyarzun y Oyarzun-Puertomoco.

Los trenes del Topo siempre han



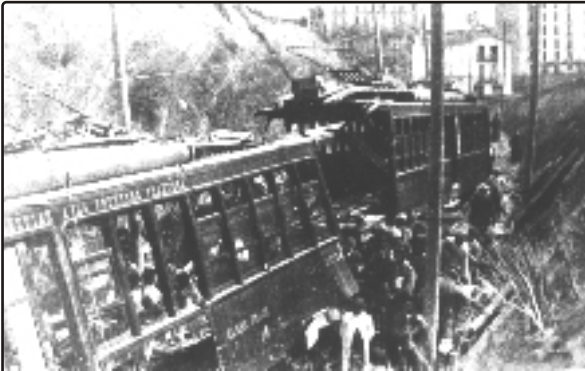
Uno de los “Tragaluces” en Oyarzun. Foto: MVE.

circulado por su derecha, salvo en la estación de Irún coincidiendo con la época del F.C. de Bidasoa, cuando se mantuvo el sentido invertido para facilitar al acceso y cruce de los trenes de esta compañía.

En tiempos del Euskopullman, este tren circulaba por la vía general, evitando los

Accidentes

Como todo ferrocarril con tantos años de historia como el nuestro, también tubo algunos episodios trágicos, no tuvo afortunadamente muchos, citaremos los dos mas importantes que coinciden con el principio y final del material original. El 13 de julio de 1913, precisamente el día que se inauguraba la línea completa, dos trenes chocaron a la entrada de Irún, uno de los trenes era regular y el otro especial que se había puesto para llevar gente a una corrida de toros en Fuenterrabía, SM. el de España en agradecimiento a la población de Irún por el comportamiento con las víctimas, concedió al escudo de la ciudad el titulo de *“muy humanitaria”*



Accidente de 1913 en Irún. Foto: archivo Kepa.

En 1976, chocaron en pleno túnel III la locomotora MTM 102 y el MC 3, también con varias personas fallecidas.

Billetes

Esta compañía hacía sus propios billetes gracias a una máquina instalada en la estación de Amara. Con la llegada de FEVE se

desvió y consecuentes reducciones de velocidad.

Los “Tragaluces”

A los trenes de mercancías y los de reparación de línea aérea se les llamaba “Tragaluces” porque cuando ellos circulaban bajaba la fuerza de la corriente eléctrica y la luz de los trenes disminuía mucho.



Accidente de 1976. Foto: Kepa.

continuó con los billetes de cartón, en los cuales incluso podía leerse la palabra FEVE, detalle inusual.

Una vez, la máquina encargada de la impresión sufrió una avería fatal y fue necesario traer los billetes desde Valencia, pero esta situación no duró mucho. A mediados de los años '70 se eliminan los



El Topo sobre la N1 entre Añorga y Recalde.
Foto: Koldo.

billetes Edmondson y empieza a usarse billetes de papel de talonario, sistema que ha estado funcionando hasta 1993. Después se usaron las máquinas ALMEX procedentes de las líneas de Suburbanos de Bilbao, siendo finalmente sustituidos por otros de banda magnética que EuskoTren tiene en todas sus líneas y que permiten escoger cualquier destino de la empresa.

Había varios tipos de billetes: los de ida eran verdes; los de ida y vuelta, verdes y blancos; los infantiles, color arena igual que los militares, mientras las autorizaciones eran blancas. Con FEVE, los billetes de ida eran de color rojo teja; los de ida y vuelta, verde y blanco, y los billetes infantiles, azules. En las últimas fechas se usaron billetes de cartón de varios colores indistintamente.

El Topo tuvo billetes combinados con el F.C. del Bidasoa.

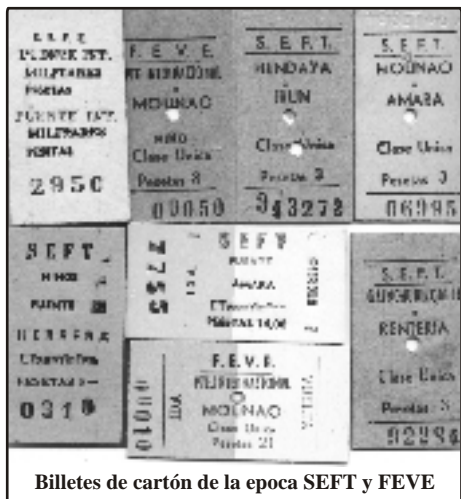
Anécdotas

Para terminar este trabajo citaremos dos anécdotas. En verano de 1919 llegó a viajar en este tren el presidente de los EE.UU. Sr. Wilson, que viniendo de Francia eligió el Topo para acercarse a San Sebastián y reunirse con su homólogo español, Romanones. Por otro lado, cabe mencionar que el Topo aparece en la película “El otro árbol de Guernica”, en una secuencia en que hace maniobras en la estación de Puente Internacional.

Presente y futuro

El Topo de hoy no tiene nada que ver con lo contado en este texto histórico. Nuestro tren es fundamental en el corredor San Sebastián-Irún. En los últimos años se han renovado todas las estaciones, se ha conseguido que sea un transporte público sin barreras para personas incapacitadas, la fiabilidad y puntualidad son una característica del servicio.

Como ya dijimos antes el servicio se ha prolongado hasta Lasarte-Oria y actualmente se está construyendo en este tramo doble vía. También en Irún, en la



Billetes de cartón de la época SEFT y FEVE

zona de Kostorbe, se está construyendo una estación provisional de mercancías

El futuro se presenta apasionante. En la prensa local se presentó las intenciones que había para este ferrocarril por parte de las autoridades, con la recuperación del servicio de mercancías y la mejora del trazado.

He intentado sin conseguirlo conocer los proyectos que se



Material del Topo a la espera de ser desguazado en Zumaya.
Foto: Kepa.



Tren de bobinas en Lasarte, pronto llegara a Irún. Foto: Josu Polo.

Por último quiero dedicar este trabajo al Topo, en gratitud de los buenos ratos que he pasado de niño jugando en sus vías o de adulto conociéndolo y estudiándolo. *Gracias*

Kepa, mayo de 2003

quieren hacer. Lastima me hubiese gustado acabár la historia de mi querido Topo no sólo hablando del pasado sino también del futuro.

Agradecimientos y fuentes

Txomin Palacian
Juanjo Olaizola
Archivo General de Guipúzcoa
Memorias de la JOP de Pasajes
TREN CORREO nº 2
Archivo del autor



Legada de una UT 200 a Gaintxurizketa. Foto: Koldo.

Talgo

Noticias de la vía ancha



Renfe

CAF

SINICE

Texto y fotos: Kol do

Arde la 353.001

La tarde del domingo día 9 de marzo, la locomotora TALGO 353.001 Virgen de Lourdes, sufrió un incendio en las cercanías de la estación alavesa de Salvatierra-Agurain.

La máquina comenzó a arder, logrando el maquinista parar el tren e impedir que se quemara el resto de la composición, utilizando el extintor de la cabina.

El tren efectuaba la ruta Irún-Madrid, siendo los viajeros transbordados en autobuses hasta sus destinos.

Después de la retirada de la serie de locomotoras tipo 352, el pasado año y de este accidente, sólo queda como superviviente con los colores rojo y plata la 353.005 Virgen Bien Aparecida.

Al quedar una sola locomotora diesel para remolcar los trenes TALGO III, para

efectuar el recorrido por la línea de Aranda, se efectúa un cambio de máquinas en la mitad del recorrido, correspondiendo dicho punto a la estación de Briviesca, la 353.005 deja la composición que ha remolcado desde Madrid, para coger la de Irún-Bilbao dándole el relevo a la locomotora tipo 269.400, con el correspondiente manso, que llega de Irún para regresar a origen.

319.400

Desde el mes de octubre de 2002, permanece en Irún una locomotora de la serie 319.400, concretamente la 401 ó la 407. Estas máquinas están efectuando el tren 91822/91823 Irún-Vilar Formoso, que tiene grafiada su salida los viernes a las 21,30 horas, siendo los contenedores de Sosa, su carga principal, completándose hasta las mil toneladas que tiene asignado el tren, con mercancías varias también en contenedores. Su velocidad máxima autorizada es de 100 Km/h., llegando a destino a las 9,45 horas.

El regreso lo efectúa saliendo a las 12,15 horas de esa misma mañana, como tren número 91824/91825 llegando a Irún a las 23,30 horas, con la carga de Sosa manufacturada, recorriendo los 635 kilómetros en 23,15 horas.

Durante la semana la locomotora permanece en Irún en refuerzo, dando dobles tracciones hasta Miranda, al tren de contenedores Mega-Combi de TRANSFESA, cargado de piezas para las plantas de la firma automovilística de Renault, o llevando esporádicamente el tren de cajas con piezas de Volkswagen a Noain.

Desde Irún parten varios trenes de contenedores Mega-Combi, el más



La 353.001 Virgen de Lourdes.



La 319.401 y una 269 con el Mega-Combi saliendo de Irún.

madrugador suele ir encabezado por una 251. Llega de madrugada desde Valladolid, dejando su composición en Hendaya y enganchándose al siguiente para regresar hasta la capital Castellana.

Cubriendo este tren ha aparecido por esta zona la 251.004, locomotora que conserva la imagen original de la serie, azul con franja amarilla.

Intercity Irún-Madrid

Durante el mes de enero el tren Intercity que cubre la relación con Madrid se convirtió en el tren de las sorpresas, pues la composición del tren cada día era diferente.

Un día se hacía con autobuses, otro con máquina de Cargas y coches “nueve miles” y “diez miles”, otro tirado por máquinas 269.400 ó 269.600, alguno con material electrotrén tipo 448 ó con el 448.003 prestado por Regionales, o como el día 7 de enero con la rama C1 de TALGO III.

En el mes de noviembre un electrotrén tipo 448 que cubría la relación Intercity Madrid-Irún, sufrió un accidente en un paso en el ámbito de Pancorbo, sumado al pase de unidades a Regionales, parece ser el origen de los males de este tren. Durante el mes de febrero la composición del tren se ha estabilizado, formado por una máquina de Grandes Líneas y tres coches tipo nueve mil y diez mil.

Temporal de nieve

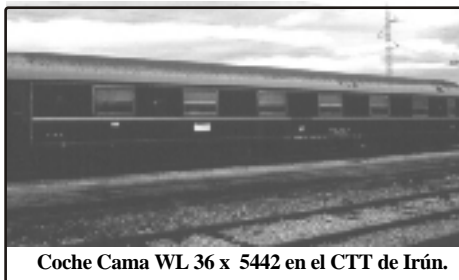
El viernes 31 de enero se sufrió las inclemencias producidas por la nieve, que motivó que los responsables de RENFE suprimieran la circulación de los trenes en la parte norte de la península. Si bien no afectó excesivamente al servicio de cercanías de Gipuzkoa, llegando los trenes hasta Zumárraga, sí influyó hacia la cabecera de la línea en Brinkola, siendo el último tren que desde ésta circuló hacia Vitoria, fue el tren Regional servido por la unidad 440.048. Pero hubo dos excepciones que llegaron a Irún la mañana del día 1 de febrero, que fueron el TALGO Pendular Madrid-París y el Sudexpreso Lisboa-Oporto-Hendaya.

La unidad 440.048, a pesar de haber perdido su característico color azul-amarillo por el blanco-naranja de la U.N. de Regionales, puede decirse que se encuentra en estado original, con tres coches, ventanillas practicables, furgón y departamentos. Los asientos han sido sustituidos por los reversibles de las más modernas unidades.

Coche cama

Al comienzo de este año han recuperado para la circulación el Coche Cama WL 36 x N.º 5442, con la particularidad de conservar el color clásico de los coches camas el azul de Wagon Lits, al que le han añadido los anagramas de la U.N. de Grandes Líneas, en los dos extremos del vehículo a la altura de las ventanas.

El coche está cubriendo servicio formando



Coche Cama WL 36 x 5442 en el CTT de Irún.

parte del expreso nocturno Madrid-Irún y regreso.

Nuevo pupitre de Hernani

La estación de Hernani cuenta con un nuevo pupitre de circulación, que ha sustituido al anterior de concepción electrónica, diseñado por Adtranz y que debido a los problemas creados llevaba fechas fuera de servicio.

Los trabajos se han desarrollado en varias fases, en la primera se ha procedido a la adaptación y actualización de los elementos de cabina, a los protocolos necesarios para la comunicación con el P.C. de mandos e itinerarios.

En la segunda fase, a la sustitución del terminal de mando MK 2 del enclavamiento electrónico EBILOCK 901, por un nuevo Sistema Videográfico de Mando a través de un P.C. estándar y puesta en funcionamiento del software EBISCREEM 950.

Y la tercera fase que consistió en la introducción de las alarmas.

Las pruebas se realizaron la noche del 8 de enero, en servicio una vez superadas dichas pruebas.

Con el pupitre de circulación electrónico, se sustituye el cuadro de mandos clásico formado por manetas, interruptores y lámparas, por la pantalla de ordenador, un teclado y el ratón. En este caso, el ordenador era el origen del problema, que ha motivado su sustitución por uno nuevo desarrollado por Bombardier.

Trabajos de catenaria en Irún

En el mes de febrero han dado comienzo los trabajos de rehabilitación de la catenaria de la estación de Irún, en el tramo comprendido entre el p.k. 637/700, que corresponde a la zona de Ventas y el p.k. 639/700 al paso superior de Paseo Colón, por parte de la UTE Irún formada por las empresas Inabensa, Vimac y Guinovart.

Trabajos que durante el año de duración que tienen concedidos, sustituirán las columnas de celosía tipo P, de la primera electrificación efectuada por Norte en 1929, y la modificación de la geometría de catenaria actual.

Estos trabajos necesitan realizar los normales cortes de tensión, que se realizarán por la noche y afectaran a los TALGO Pendulares Madrid-París-Madrid, proveyéndose el remolque de los trenes por locomotoras 1.900, entre la estación de Rentería y el cambiador de ancho de TALGO.

Las empresas Inabensa y Guinovart han destacado dos dresinas para efectuar los trabajos de catenaria y Erizgain se está encargando de efectuar los macizos de hormigón de las bases de las nuevas columnas.

Obras



El año 2003 ha comenzado con los trabajos de consolidación del talud y la trinchera de la curva que hay entre los p.k. 601/800 a 602/000, situado entre el apeadero de Anoeta y la estación de Billabona, mediante el inyectado de hormigón, trabajos que están siendo ejecutados por el Ministerio de Fomento.

Se está procediendo a la renovación de vía entre el túnel de Gaintxurizketa y la señal avanzada de la estación de Irún, trabajos que lleva a cabo TECSA con su tren de trabajos y la locomotora 316.017.

En la estación se ha procedido a la renovación de la vía internacional 11, en el espacio comprendido del andén, lugar de estacionamiento de los trenes de la SNCF, y a las vías 14 y 16 de ancho RENFE y lugar de estacionamiento de los trenes de mercancías, situadas entre la valla metálica del andén II francés y el antiguo edificio de la aduana.

Durante el verano pasado en la estación de Rentería fue rehabilitada la vía n.º 11, que se encontraba fuera de uso debido a su estado, es la vía más alejada de las vías generales y tiene 426 metros de longitud entre piquetes.

En los tramos comprendidos entre las estaciones de Tolosa y Billabona, y entre Hernani y Donostia, están repartidas las traviesas de hormigón monobloc y los carriles a la espera de que avancen los trabajos de renovación.

Nuevos trenes

En cuanto a la construcción de nuevos trenes, en las instalaciones de CAF de Beasain se siguen viendo carrocerías del

metro de Washington, unidades acabadas del tranvía de Pittsburgh y unidades automotoras diesel de los ferrocarriles irlandeses, que en gran medida recuerdan la línea de los TRD sin los testeros de caucho.

En Sunsundegui de Alsasua hemos visto las máquinas 1.900 de FEVE, efectuando pruebas de motor diesel.

En la frontera se sigue viendo la llegada de los automotores belgas fabricados por Alstom, que vienen en camión desde Barcelona y son puestos en vía en Hendaya.

Tándem 107

La locomotora 289.107, última de la serie de las Tándem transformadas para Cargas, sufrió un accidente en el paso a nivel de Itsasondo. La máquina arrolló a un camión que no había librado a tiempo el paso, a las 16,30 h. del día 10 de marzo. No hubo heridos y los daños afectaron a la parte del ayudante de la máquina, al refugio de viajeros del andén y al camión.

EuskoTren



*Texto: Josu Polo
Fotos: Kepa*

Inaugurado el tranvía de Bilbao

El 18 de diciembre último fue inaugurado el nuevo tranvía de Bilbao, el EuskoTran. El primer tramo, de 2.100 metros, discurre entre Atxuri y Uribitarte y cuenta con 6 paradas. Según avancen las obras de urbanización de Abandoibarra será posible abrir a la circulación el resto de la línea hasta San Mamés, que está ya construida.

Las nuevas unidades del EuskoTran conforman la serie 400 de EuskoTren, sociedad encargada de la explotación. Han sido construidas por CAF, cada una



Tranvía esperando la salida en Atxuri.

compuesta por tres cajas apoyadas sobre otros tantos bogies. Su longitud alcanza casi 25 metros y son alimentadas a 750 voltios de corriente continua. Los talleres de mantenimiento se han construido en Atxuri.



El tranvía llega al Guggenheim desde el 30 de abril.



*Texto: Josu Polo
Fotos: Kepa*



Dos locomotoras 1.900 acopladas

FEVE recibe las primeras locomotoras de la serie 1.900

En septiembre de 2002 FEVE recibió la primera de las 10 nuevas locomotoras de la serie 1.900, caracterizadas por su innovadora tracción dual diesel / diesel-eléctrica. Con la incorporación de las nuevas máquinas FEVE pretende paliar la acuciante falta de tracción para sus trenes de

mercancías, cuyo número aumenta anualmente.

Ya en 1998 la empresa había tomado una primera medida a este respecto adquiriendo las 5 locomotoras GECO del entonces recién clausurado Ferrocarril del Tajuña. Sin embargo, esta operación resultó insuficiente ya que poco después, en septiembre de 2000, resultaron destruidas las locomotoras 1.609, 1.653, 1.661 y 1.665 en una colisión ocurrida en Carranza (Vizcaya), retornando el

problema a su estado primitivo. Mientras tanto, FEVE se estaba planteando el futuro de las locomotoras de las series 1.000 y 1.050. Su baja potencia las había relegado a labores de maniobras y de clasificación o a la tracción de trenes ligeros en distancias cortas, siendo paulatinamente apartadas del servicio.

Fue entonces cuando FEVE pensó en resolver ambos problemas de una sola vez



Locomotoras con un tren de bobinas preparado para ir a Lasarte.

transformando varias locomotoras 1.000 y 1.050 para obtener nuevas máquinas. Se pensó primero en convertirlas en locomotoras eléctrica que diesen relevo a las diesel en los tramos de vía electrificados, pero se desestimó esta idea por exigir actuaciones complementarias de infraestructura en los puntos de transición y provocar, además, una pérdida de tiempo durante el cambio de locomotora.

Por esta razón la empresa decidió construir unas locomotoras que ofreciesen los dos modos de tracción, esto es, tanto diesel como eléctrica, reutilizando para ello diversos componentes de las máquinas 1.000 y 1.050. La combinación de tracciones les permitiría circular por todos los tramos de la red, estuviesen electrificados o no.

Así se ha hecho finalmente, se han desguazado 10 locomotoras apartadas de dichas series (números 1.021, 1.023, 1.025, 1.026, 1.028, 1.029, 1.031, 1.054, 1.061 y 1.063) y se han

reutilizado algunas de sus partes tales como bastidores y traviesas de bogies o los chasis previa prolongación de 2,940 metros. Este último componente sólo se ha reutilizado en la locomotora 1.901 pues en su construcción se ha comprobado que la operación no es práctica, de modo que la 1.902 y sucesivas incorporarán un chasis de nueva construcción. El motor diesel, de 1.550 caballos, lo ha proporcionado Caterpillar, y los equipos eléctricos, Siemens.

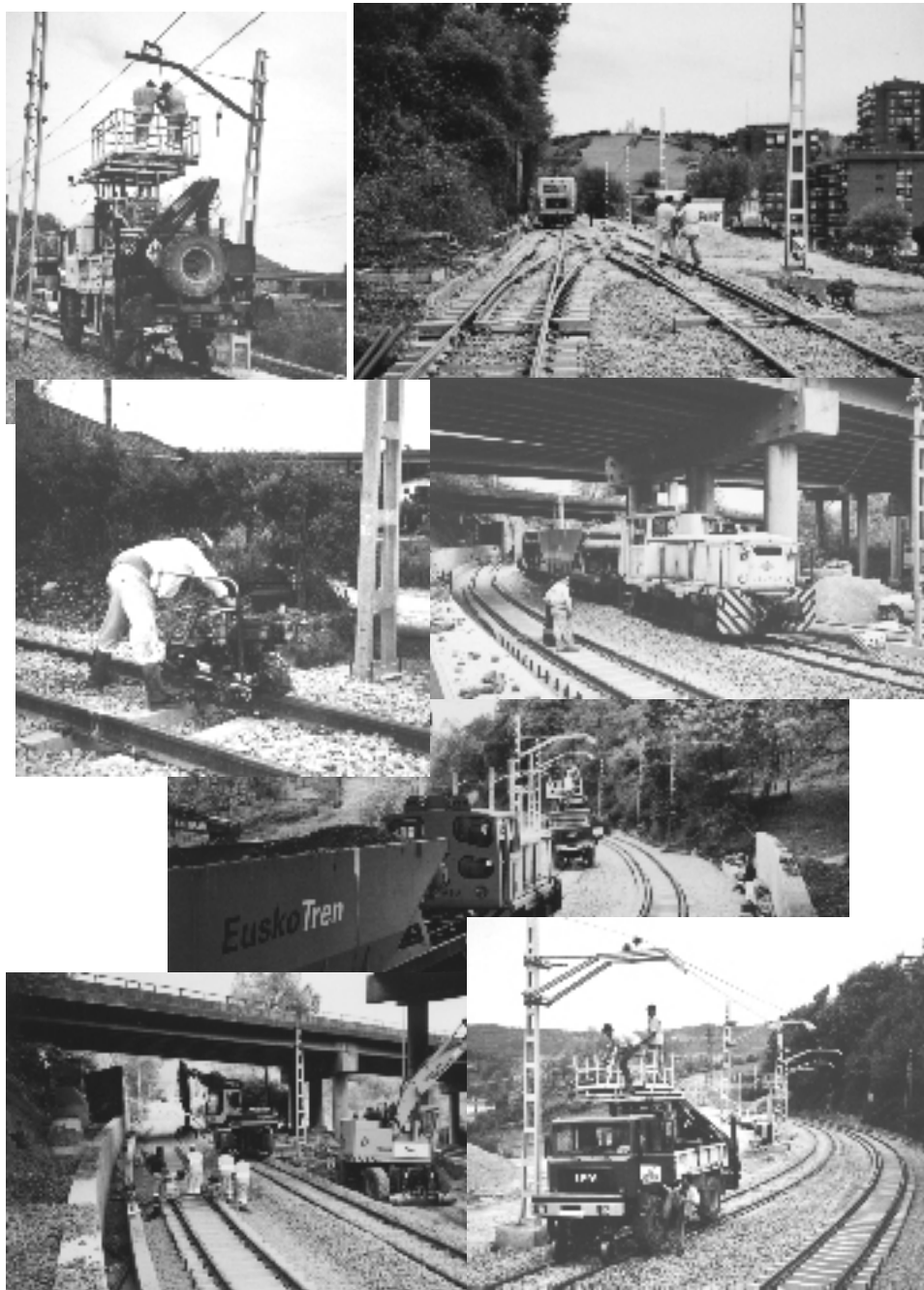
Es probable que una vez recibidas estas 10 locomotoras para mediados de 2003 la serie se amplíe en otras 7 unidades más.

Las nuevas máquinas son capaces de circular por las líneas de EuskoTren y de hecho encabezan el bobinero que los días laborables circula entre Avilés y Lasarte, así como los ocasionales retornos de igual género e inverso recorrido. Además, las obras de la terminal intermodal de Kostorbe están en su última fase y pronto podríamos ver las locomotoras duales circulando hasta Irún.



Intermodal de Kostorbe.

OBRAS DE LA VARIANTE SUR DE EUSKOTREN



NOVEDAD ELECTROTREN



Nuevos vagones para la A.A.F.G.

De nuevo la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa quiere sorprender al coleccionista aficionado al modelismo ferroviario, con un estuche de tres vagones de Cementos Portland, S.A.

A estos vagones con la calidad reconocida de Electrotrén se les han añadido elementos que aumentan el realismo y el valor de estas piezas de colección de tirada numerada y limitada.

Como de costumbre, el responsable de esta edición de vagones es el Sr. Luis Blas Sedano y lo podéis encontrar en:

El teléfono de la asociación:

943 32 15 32

Correo electrónico:

aafgipuzkoa@yahoo.es

Correo tradicional:

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa

Sr. Luis Blas Sedano

Apdo. 813

20.080 Donostia-San Sebastián