



Tren conmemorativo a su paso por el viaducto de Orio.

EL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL INCORPORA NUEVO MATERIAL

Centenario del ferrocarril de Zarauz a San Sebastián

Los actos de conmemoración estuvieron presididos por el consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, **José Antonio Maturana** y el alcalde de Zarauz, **Imanol Murua**, quienes anunciaron el proyecto de rehabilitación de la antigua estación de Zarauz. Tras un homenaje a los ferroviarios más veteranos de la línea, se inició el viaje a San Sebastián en un tren arrastrado por la locomotora Aurrerá. Esta máquina, rehabilitada por el Museo Vasco del ferrocarril, fue construida en 1898 por Nasmith&Wilson para que circulara por esta línea. Se trata de una locomotora tipo 1-3-0-T, es decir, con un eje portante, tres ejes motrices y tender incorporado.

A la composición, formada por dos coches utilizados por los trenes turísticos de Euskotrenbideak y un coche salón de dos ejes, se unió en Orio la locomotora eléctrica

Euskotrenbideak celebró el pasado 28 de julio el centenario de la línea que une Zarauz con San Sebastián. Entre otros actos se realizó un viaje de tracción vapor hasta San Sebastián. Encabezando la composición se encontraba la locomotora Aurrerá que arrastró dos coches del tren turístico de Euskotrenbideak y un coche salón de dos ejes construido en 1887.

ca ASEA, nº 12, construida en 1932. El motivo de esta doble tracción era la necesidad de imprimir mayor velocidad al viaje, ya que se trata de una línea en vía única e intenso tráfico.

La sección de ferrocarril de Zarauz a San Sebastián constituye una de las fases de la construcción del ferrocarril de Elgoi-

bar a San Sebastián, cuya concesión y explotación se otorgó a **Manuel Martí** en julio de 1891. Su explotación se inició el 9 de abril de 1895. Desde esta fecha hasta 1901, año en que se inaugura la sección Deba-Zarauz, la comunicación entre Vizcaya y San Sebastián se aseguraba con transbordo a diligencias.

La explotación comercial dio muy buenos resultados desde el primer momento, tanto en viajeros como en mercancías, pero esto no impidió que la compañía suspendiera pagos en 1906. La causa había sido el alto coste de construcción de la línea -muy superior al previsto y casi tres veces más que el ferrocarril de Bilbao a Durango. La quiebra se evitó gracias a la fusión de las tres compañías (Bilbao-Durango, Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián) y la constitución de la nueva Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

A lo largo de su historia los aconteci-



Coche salón de 2 ejes, construido en 1887. Al fondo, el edificio de la estación de Zarauz.



Automotor MACD 3 de Vascongados.

mientos más destacables han sido la construcción de la variante de Lasarte que acortó el trayecto en 3.817,39 metros (un

15 por ciento de la longitud inicial de la línea); la electrificación con nuevo material motor y remolcado, inaugurado en 1929;



Tranvía 218 de Zaragoza.

la incorporación a Feve en 1972 y la transferencia siete años más tarde al Consejo General Vasco, creándose en 1982 la sociedad pública Euskotrenbideak.

Los mejores años para este línea fueron 1946, con el récord de transporte de mercancías, y 1954 con el récord de transporte de viajeros, con casi 8 millones de clientes.

Automotor. Además de la reciente celebración de este centenario, el Museo Vasco del Ferrocarril informa de la incorporación de nuevo material restaurado. Se trata del automotor MACD 3 de Vascongados y el tranvía 218 de Zaragoza.

El automotor MACD 3 de Vascongados acaba de restaurarse en los talleres de CAF de Irún, con destino al Museo Vasco del Ferrocarril. Este automotor inició en 1929 sus servicios en las líneas Bilbao-San Sebastián y Málzaga-Zumárraga, es última suprimida a comienzos de los setenta.

El automotor, construido en la factoría GANZ-DANUBIUS de Budapest en 1928., ofrece la particularidad de que en apenas diez metros de longitud contiene dos cabinas de conducción, una en cada sentido, un pequeño furgón y sendos departamentos de 1ª y 3ª clase. Según informa, **Juan José Martinena**, algunas de estas unidades de la llamada "serie corta" prestaban servicio en el ramal de Málzaga a Zumárraga, cuyas cerradas curvas de montaña no permitían la circulación de sus hermanos mayores, los automotores de la "serie larga".

El automotor se ha restaurado con sus antiguos colores rojo y crema, aunque desde la contienda civil hasta su retirada de servicio estuvieron pintados de color verde militar, al parecer por razones de camuflaje.

Tranvía. Otras de las piezas que ha recuperado el Museo Vasco del ferrocarril es el tranvía 218 "rizado", cedido gratuitamente por su propietario, José María Valero Suárez. Para su puesta en servicio, este tranvía sólo ha requerido de la reparación de diversos cristales rotos y la revisión de su equipo eléctrico.

Este vehículo fue el último tranvía construido para la ciudad de Zaragoza, siendo también el último tranvía de técnica convencional (no P.C.C.) construido en España. El tranvía circuló en la capital aragonesa hasta la supresión definitiva de su red de tranvías en enero de 1976.

En el Museo Vasco del Ferrocarril circula diariamente en las vías electrificadas de sus instalaciones, con acceso libre para todos los visitantes. □