



**FICHAS
DE MATERIAL MOTOR**

Vía Estrecha 1903 - 2024
Material eléctrico y dual

Josep Calvera Pi

La publicación hace siete años de las "Fichas de Material Motor RENFE: 1941-2016", fue el inicio de una colección en la que el objetivo es presentar todo el material ferroviario que ha circulado por España a lo largo de los más de 175 años y que son un reflejo del movimiento social, económico y cultural de nuestro país.

En los tres primeros libros, se presentaba el material motor de vapor, combustión interna y eléctrico, que entró a formar parte de RENFE en el año 1941 y que provenía de las diferentes Compañías ferroviarias que prestaban servicio en España.

En este nuevo volumen, iniciamos la presentación del material que circulaba por trazados de vía

estrecha¹. Al igual que los tres anteriores, cada volumen irá destinado a un tipo diferente de tracción: vapor, combustión interna y eléctrico. Pretendemos exponer de una manera gráfica la historia, las características técnicas, colores, curiosidades, etc.

Este volumen que presentamos está destinado al material eléctrico, pero dividido en varios tipos: Locomotoras eléctricas, furgones eléctricos, tractores, unidades eléctricas, locomotoras eléctricas de cremallera, unidades eléctricas de cremallera, locomotoras dual y unidades dual².

Junto a esta clasificación, diferenciada por el color de la pastilla de cabecera, podemos encontrar las diferentes numeraciones que han llevado inscri-

tas los trenes, fabricante, año de puesta en servicio, ficha técnica y diagrama con los colores de libreas que han llevado durante su vida en servicio.

Para elegir el material que integran la relación de fichas, hemos elegido todo el material que ha prestado o presta servicio con público. En la relación de fichas de este volumen, si hemos puesto algunas locomotoras que aunque solo realizan servicio en trenes de mercancías, por su importancia, el pertenecer a una compañía que mayoritariamente realiza servicios de viajeros, están preparadas para ello.

Como nuestra intención es publicar más adelante un volumen con tranvías, hemos incluido los vehículos que últimamente se están fabricando y solicitan las compañías, cuya utilidad es de servicio urbano, con baja velocidad, paradas muy cercanas, suelo bajo, pero que a su vez realizan servicios de cercanías, con mayor velocidad, distancias más largas y circulando por diferentes municipios, lo que en algunas Compañías denominan "Tren-Tram"

Nuestro objetivo sigue siendo dar a conocer la amplia gama de modelos y su prolifera historia, de una manera rápida y sencilla, como elemento de consulta y base para ampliar más los datos de otras publicaciones, libros y documentos existentes en el mercado editorial ferroviario.

Josep Calvera Pi



¹ Consideramos vía estrecha a la red inferior al ancho ibérico (1.668 mm). Hemos de concretar que los trenes de Alta Velocidad, o sea de ancho europeo (1.435 mm), ya salieron publicados en el tomo número 3.

² Consideramos material dual, cuando pueden utilizar tracción eléctrica por medio de catenaria y tracción con motores diésel, que alimentan los motores eléctricos indistintamente.

Sociedad Explotadora de
Ferrocarriles y Tranvías
20, 21, 22 y 23

Automotor furgón eléctrico

Transformación: Talleres de la Compañía

1903



El tradicional Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa, conocido como el "Topo", también tuvo su material eléctrico, definido como furgones o tractores eléctricos, destinados al transporte de mercancías o al arrastre de coches de viajeros, combinados con vagones de mercancías.

Cada uno de estos cuatro furgones tuvo su historia particular, por lo que explicaremos uno a uno su peculiar historia.

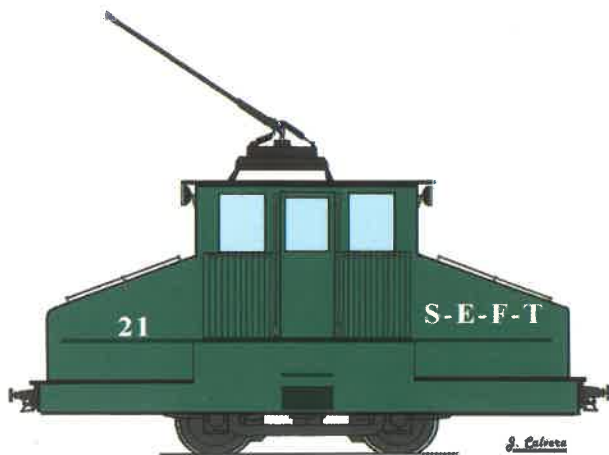
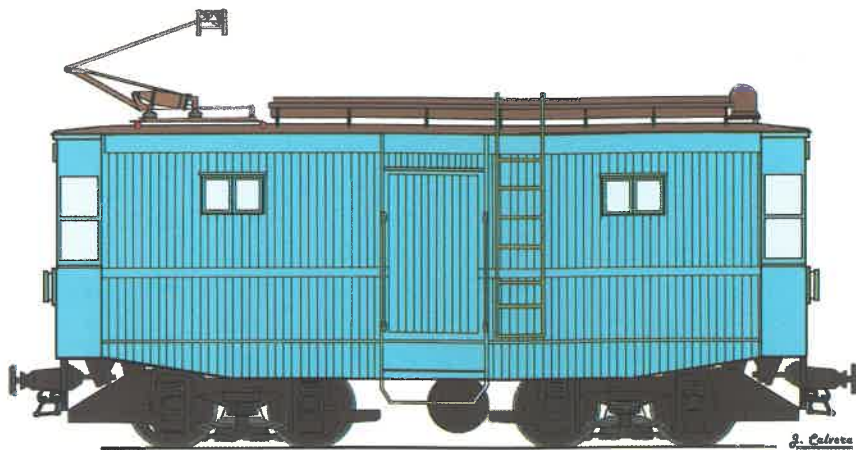
Los tres primeros vehículos, 21, 22 y 23, parece ser que provenían de un lote de seis tranvías destinados a la línea del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani y construidos en el año 1903, pero que no llegaron a ser utilizados y fueron cedidos al "Topo" para los trabajos indicados anteriormente. Estos furgones disponían de una caja de madera y un truck de dos ejes con tracción Thomson-Houston y motores de La Francaire, con una potencia de 70 caballos. Denominados

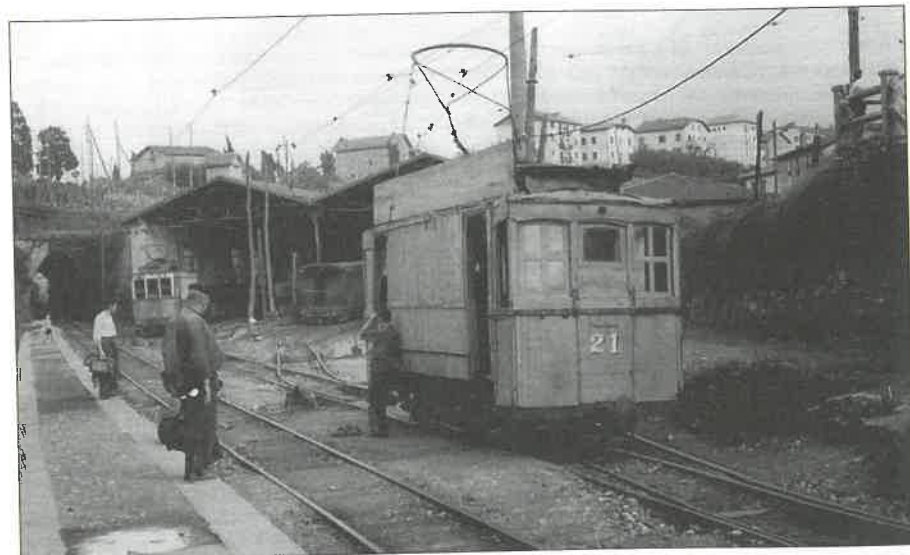
por el personal como "Zepelines", en sus primeros años de servicio todavía disponía en su interior de asientos. Posteriormente se utilizaron para los trabajos de vías y obras.

Por su parte el número 21, tuvo su peculiar historia, ya que fue transformada en locomotora, instalando una cabina central y dos capos para los motores y manteniendo el truck de dos ejes Brill 21-E. Posteriormente en el año 1962, se le instalaron dos bogies Brill 76-E, para mejo-



Primera versión del coche número 24, con una carrocería similar a las locomotoras 101 y 102, pero montados sobre un truck de dos ejes.
Archivo.Museo Vasco del Ferrocarril





Antiguo automotor número 21 del Ferrocarril de Hernani, fotografiado en 1955 en la estación de Rentería. Christian Schnabel.
 Archivo: Museo Vasco del Ferrocarril

FICHA TÉCNICA

Ancho de vía	1000 mm
Rodaje	BoBo
Equipo eléctrico	Thomson-Houston
Motores eléctricos	La Francaise
Tipo corriente	Continua
Número de motores	2
Potencia	200 CV
Longitud caja	8060/7150 mm
Anchura total	2005 mm
Altura caja	3500 mm
Diámetro ruedas	850 mm
Distancia pivotes bogie	3750 mm
Distancia ejes bogie	1380 mm
Tensión en línea	575 voltios
Freno	Neumático

rar su estabilidad. Con la electrificación a 1500 voltios en el año 1978, este vehículo fue desguazado.

Del coche número 22, se desconoce el año de desguace. Y por último el número 23, a principios de los años cuarenta fue trasladado al tranvía de Irún a Fuenterrabía, donde recibió el número 5.

Unos años más tarde, se incorporó otro vehículo, correspondiente al lote de seis tranvías y que fue numerado como 20. Este vehículo se destinó a trabajos de mantenimiento. Al igual que el coche 21, en sus primeros años disponía de un truck Brill de dos ejes 21-E y posteriormente cambiados por dos bogies Brill 76-E.

BIBLIOGRAFÍA:

El Topo 1912-2012 Primer centenario de un pequeño ferrocarril internacional – Juanjo Olaizola.
 Automotores Españoles 1906-1991 – Javier Aranguren. Documentación Compañía.