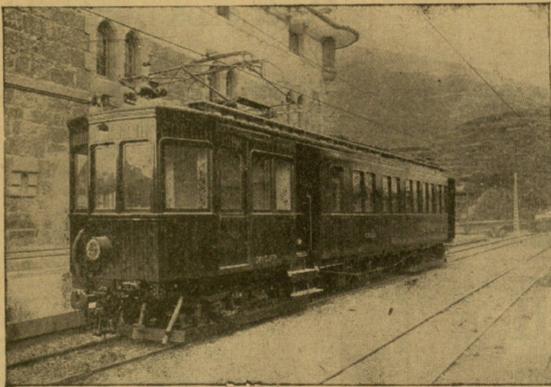


LOS COCHES METALICOS DEL UROLA

Un gran éxito de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain



COCHES AUTOMOTOR DE VIAJEROS DEL FERROCARRIL DEL UROLA.

Con tener muchas cosas que admirar esta bella obra del ferrocarril del Urola, merece capitulo aparte, por la admiración que ayer despertaron en los actos inaugurales, los magníficos coches metálicos construidos, como sabe el lector, en los talleres de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain.

Se da el caso, desgraciadamente bastante común en España, de que esta gran industria, española y guipuzcoana, sea mucho más conocida y apreciada por los extranjeros que la visitan que por los mismos de casa. Nos consta que directores de grandes fábricas extranjeras que recientemente han visitado ésta de Beasain, han quedado sorprendidos de que en España se fabricen rodajes, chapas embudidas y piezas de acero moldeado, en cantidad y calidad como las que actualmente se producen en la fábrica de Beasain.

Los coches metálicos del Urola son el comienzo de esta especialidad en dicha fábrica, que se prepara para fabricar las grandes chapas embudidas para la construcción de los coches metálicos, como los de la Compañía de Coches-comas llamados "bles", son una maravilla en esta clase de construcciones. La fábrica de Beasain ha comprendido que el porvenir es seguramente de este tipo de coches, y ha montado sus talleres con todos los adelantos industriales que tal construcción requiere.

Recordamos ahora una visita que el verano pasado hicimos a la fábrica de Beasain, cuando se estaban construyendo estos coches que ayer hemos admirado. La impresión que nos produjeron los talleres en plena actividad fué grandiosa. Se estaban construyendo entonces catorce de estos coches completamente metálicos para el Urola, que había de ser, según nos dijeron, el segundo de los ferrocarriles de superficie que tendría en España esta clase de coches. También vimos entonces la construcción de las locomotoras eléctricas que tiene contratada la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles con el Estado para el ferrocarril de Hipólita a Puigcerdá.

Fero para llegar a la perfección que requieren estas grandes construcciones se han hecho instalaciones formidables en lo que se refiere, sobre todo, a los talleres de forja, rodajes y fundición. El taller de rodajes se ha perfeccionado notablemente para producir todo el material de estos montados y bandajes de repuesto que necesita el mercado español, tanto para los constructores nacionales como para las Compañías de ferrocarriles. Este taller, que es una magnífica instalación de prensas y laminadoras, está notablemente mejorado por las vías y hornos nuevos especiales, con los que se aumenta la producción considerablemente, tanto en cantidad como en calidad, y se disminuye al propio tiempo su coste, puesto que se evitan la mayor parte de los trabajos que antes se hacían a mano.

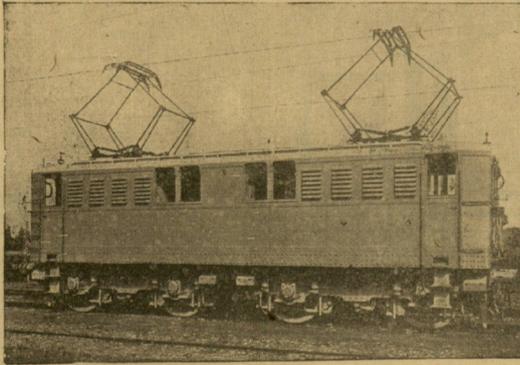
En el taller de fundición había hasta ahora un horno "Siemens" de quince toneladas, que en campaña produce diariamente hasta sesenta toneladas de acero, dedicándose este horno exclusivamente al material de rodaje, o sean bandajes y centros de rueda. También admiramos en la citada visita un horno eléctrico tipo "Herault", en el cual se fabrican toda clase de aceros especiales y sobre todo aceros rápidos al cromo tungsteno-vanadio, con los cuales se han obtenido velocidades de corte superiores a las de aceros suministrados por las grandes casas inglesas.

Ahora, además de estos y otros elementos no fáciles de describir en una información periodística, que da ban ya a la producción de este taller unas proporciones gigantescas, se está construyendo otro horno eléctrico del mismo tipo "He-

roult", de tres toneladas, el cual se destinará, en cuanto esté terminado, a la fundición de toda clase de piezas de acero moldeado.

Todas estas instalaciones que dejamos someramente descritas, hacen de este taller uno de los más interesantes de España y acreditan los grandes conocimientos de los técnicos que en él se emplean.

También en los talleres y parques de materiales se están introduciendo grandes mejoras, encaminadas a dotar a aquéllos de toda clase de elementos para hacer las maniobras mecánicamente.



LOCOMOTORA ELECTRICA DE 1.500 HP. A 1.500 VOLTIOS.

En absoluto. Con ello se llegará en muy breve plazo a que el obrero no haga trabajos brutales, sino que trabaje únicamente con su inteligencia, dignificando así su labor, que dejará al propio tiempo de ser penosa y agotadora.

Tienen todos estos datos, objetivamente considerados por nosotros como informadores, una extraordinaria importancia, porque ellos demuestran que existen en España, lo mismo que en las naciones que tenemos por más adelantadas, grandes industrias capaces de grandes empresas, sobre todo cuando están acompañadas de todos los elementos, de un personal técnico y de unos obreros de tan buena o mejor calidad que los que puedan existir en cualquier otra parte del mundo.

Este gran éxito que acaba de obtener la fábrica de Beasain con la construcción de los coches metálicos del Urola, es de los que más razón pueden producir un orgullo nacional, principalmente a nosotros los guipuzcoanos, que tenemos en casa una fábrica que, sin jactancia ninguna, puede ser comparada con cualquiera de las mejores del mundo.

Y por este éxito, tan grande que a todas nos alcanza, debemos felicitar con toda justicia a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain, personificada en sus prestigiosos presidentes, señores marqués de Amurrio y don Valentín Ruiz Senén, así como en el director general, don Antonio Monasterio, hombre de grandes dotes de inteligencia y amor al trabajo, las cuales tienen dignidad por completo al servicio de estos magníficos

cos talleres, que son honra de la patria y de la provincia.

Y ya que la presente información nos ha dado lugar para hablar de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain, no queremos dejar pasar la ocasión de ponderar la última concentración que en ella hemos observado, siempre entre directores y obreros, fruto de una acertada obra social, que es una de las causas que han contribuido, sin duda ninguna, a acrecentar la importancia de que goza esta gran factoría.

Paralela con la grandiosa obra industrial y con la enorme producción, corre la obra social y educativa dentro de este gran plantel de trabajadores, que alberga dentro de sí la fábrica de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.

La Cooperativa de Obreros y Empleados de la C. A. F. cuenta con cerca de mil asociados, y tiene establecimientos sociales, para mayor comodidad de los socios, en Villafranca, Beasain, Lazcano y Aizua.

El beneficio líquido obtenido en ella durante el último año de que tenemos noticia fué de 71.225,69 pesetas, del cual se repartió a los consumidores un diez por ciento sobre su consumo. La Compañía apoya desinteresadamente esta obra, cediendo localmente y adelantando capital para que las compras puedan hacerse al por mayor y obtener más beneficios.

Otra Sociedad constituida por el personal de la fábrica y subvencionada también por la Compañía, es la Caja de Socorros. El personal deja un tres por ciento de su salario y tiene derecho a la asistencia médica y farmacéutica, prestando, en caso de enfermedad, el jornal íntegro; y en caso de defunción se le costean los funerales y demás gastos.

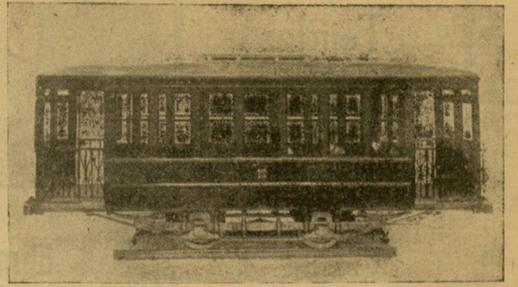
Necesitaríamos mucho espacio para hacer un detalle de todas las obras sociales instituidas en sus talleres por la C. A. F., a saber: escuela, biblioteca, capilla católica, duchas gratuitas, socorros especiales para viudas pobres y huérfanos, ropero de caridad, etc.

Por cierto que en este último hemos tenido ocasión de ver más de una vez la hábil dirección de la caritativa señora del director, señor Monasterio, el cual trabaja infatigablemente y se desvela por atender los deseos de los obreros y hacerlos más llevadera su vida de trabajo.

En fin, puede decirse que la fábrica de Beasain, aparte de su importancia industrial, es una fábrica bien avenida, de la que están desterrados los políticos y los favores, lo que dignifica al obrero y honra a sus directores, que tan sabiamente han encaminado esta floreciente industria.

LOS COCHES MOTORES DEL UROLA

Ligeras noticias sobre su construcción e instalación



UNO DE LOS COCHES CONSTRUIDO EN LOS TALLERES DE BEASAIN.

Después de haber visto funcionar ayer al nuevo ferrocarril del Urola podemos sentirnos orgullosos de haber visto el material móvil más moderno y verdaderamente suntuoso. Y así tenía que ser lógicamente. Si en alguna parte no se han escatimado los medios y la voluntad de hacer una cosa bien hecha, ha sido en este ferrocarril del Urola, que ayer quedó inaugurado con tan felices auspicios. Tanto la Excelentísima Diputación como las casas suministradoras de material han puesto todo su interés en obtener el más brillante resultado. Con tantos esfuerzos reunidos y con tantas inteligencias puestas en juego no podía dudarse del éxito que en ésta la instalación se ha obtenido.

Al querer dar algunas noticias acerca de los coches automotores, que constituyen las unidades motrices de los trenes, no podemos hacer una descripción técnica, que no encadernar en estas columnas; quédese más bien este trabajo para las revistas de ingeniería. Sin embargo, al público, siempre curioso, le gusta saber algunos detalles, que están al alcance de todos, sin para ello se necesitan conocimientos especiales. Vamos, pues, a tratar de satisfacer la natural curiosidad.

En primer lugar, los coches del Urola honran a la industria nacional, pues tanto las cajas como los motores y demás aparatos eléctricos que los integran han sido construidos y montados en España y con la colaboración de obreros españoles. La Sociedad Siemens & Schuckert - Industria Eléctrica, a quien la Excmo. Diputación encargó el suministro de los coches automotores, tanto de viajeros como de mercancías, ha cumplido su cometido, no sólo en lo que estrictamente se le exigía en el pliego de condiciones, sino excediéndose en todo aquello que representa seguridad del servicio y comodidad de los viajeros.

En los coches, todos coinciden en alabar el buen gusto y confort con que han sido ejecutados; pero lo que no puede apreciar el que no sea técnico, son las enormes dificultades que ha sido preciso vencer para colocar en el reducido perímetro del bastidor de cada coche todos los elementos que en él se han colocado.

En el van, además de los cuatro potentes mo-

tors eléctricos que, reunidos, desarrollan la respetable fuerza de 300 caballos, un sinnúmero de aparatos para la maniobra eléctrica, el freno de mano y el automático de vapor, y todo ello sin estorbar el libre juego de los bogies sobre los cuales descansan la caja del coche, y sin que ello cueste lugar para los viajeros á oblique a distribuciones incómodas para los asientos.

Hay que tener presente además que dentro de los coches no sólo ha habido que contar con el sitio para el cómodo asiento de los viajeros, sino que también ha habido necesidad de tener en cuenta lo necesario para los amplios W. C. con lavabos y para un departamento furgón, en que se colocan los equipajes de pequeño volumen.

Nada, sin embargo, en el aspecto exterior de los coches revela la existencia de tantos y tantos elementos ocultos a la vista con indiscutible habilidad. Pero el detenimiento los inspeccionamos, veremos bajo el piso, sobre el techo y entre los techos, cientos de metros de cables y conductores eléctricos, tubos, por los que circula agua o en los que se hace el vacío, etc., etc., además de otros muchos que accionan la bomba de vacío y el generador eléctrico que produce la corriente necesaria para el alumbrado y la maniobra de los aparatos.

La disposición de todos estos elementos es un problema siempre difícil, sus tratadotes de un ferrocarril de vía ancha; pero si como en el caso del Urola, el ancho de vía es de un metro, la solución es casi imposible, y únicamente con la experiencia de la Sociedad Siemens Schuckert - Industria Eléctrica y la habilidad de su personal han podido solucionarse satisfactoriamente todos los inconvenientes.

Hay que reconocer en justicia el esfuerzo y la

UN TRIUNFO DE LA A. E. G. DE ELECTRICIDAD

La locomotora eléctrica que conducía el tren real

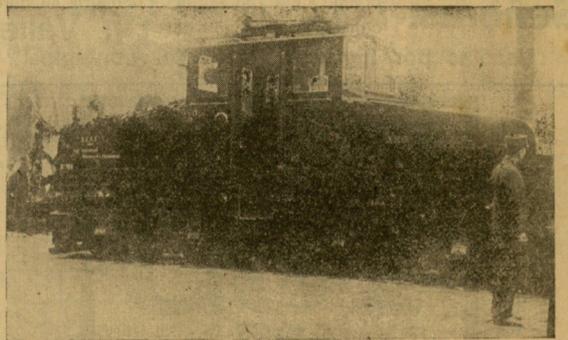
La locomotora eléctrica número 101, que ha tenido el honor de remolcar el tren real del Urola hasta el Palacio de la Diputación de Guipúzcoa, propiedad de la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, ha sido suministrada por la A. E. G. Ibérica de Electricidad, S. A.

Pocos ignorarán el nombre e importancia de la formidable organización industrial denominada A. E. G., con fábricas en Alemania, Austria, Italia, España, etc., que fabrica desde turbinas de vapor de 70.000 kw. (las mayores del mundo) hasta toda clase de material eléctrico, habiendo acreditado sus productos en forma que dice A. E. G. es decir siempre excelente calidad.

En el ramo de tracción, la A. E. G. fabrica locomotoras de vapor de las mayores potencias, locomotoras y automotores eléctricos, de gasolina y de acumuladores, convertidores o rectificadores de mercurio, conmutadores, etc. Ha fundido y equipado gran parte de los tranvías existentes en Es-

paña; y entre sus últimos suministros podemos mencionar el de los motores y sub-estaciones convertidoras para el Metropolitano de Madrid, automotor de gasolina de cuatro ejes para el ferrocarril Estella-Vitoria, instalación de señales luminosas para la electrificación de Palares, instalación completa de enclavamiento eléctrico para la estación de Venta de Baños, automotores eléctricos para los ferrocarriles Granada-Dúral y San Sebastián-Hondaya, instalación completa del ferrocarril Granada-Sierra Nevada, tranvías Perrol, etc., y últimamente, en reciente concurso, le ha sido adjudicada la electrificación del ferrocarril Bilbao-Arzas-Algora.

Felicitemos a la A. E. G. por sus continuos éxitos en todos los países (el nuestro no podía ser una excepción) y felicitemos también a su numerosísima clientela, que es, al fin y a la postre, la que disfruta de la excelente calidad de los productos de esa marca.



Locomotora de la Sociedad de Ferrocarriles y Tranvías que condujo el tren real.

Aparte de otras consideraciones, es interesante esta instalación por ser la primera vez que se emplea en España el cambio de los cilindros por corriente alterna, sin ayuda de ninguna clase de transformadores de baja o de alta tensión.

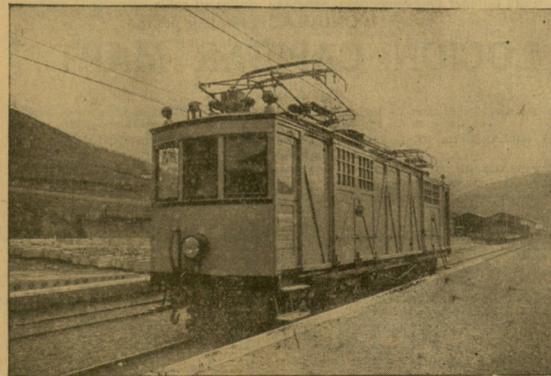
Es, pues, la subcentral del Urola un perfecto modelo en su clase, y desde luego es, por ahora, la de tensión continua más elevada que existe en explotación en España.

Pera de nuestra nación tiene la Brown Boveri

estas instalaciones de turismo más altas; así, por ejemplo, la del ferrocarril de Puzos - Lanzón - Ceber, que lo está a 4.000 voltios; y próximamente instalará otra en España a 3.000 voltios para el ferrocarril de Conquista a Puertoollano.

Una vez cumplida nuestra misión de informadores acerca de esta instalación tan perfecta y tan elogiada, sólo nos resta unir nuestra felicitación a las muchas que ayer recibieron los representantes de la Sociedad Española de Electricidad Brown Boveri.

Muy pronto en el MIRAMAR NOBLEZA BATURRA Acontecimiento artístico cinematográfico. CON LA COOPERACION DE UNA RONDALLIA Y VARIOS CANTANTES



FURGON AUTOMOTOR DEL FERROCARRILES DEL UROLA.