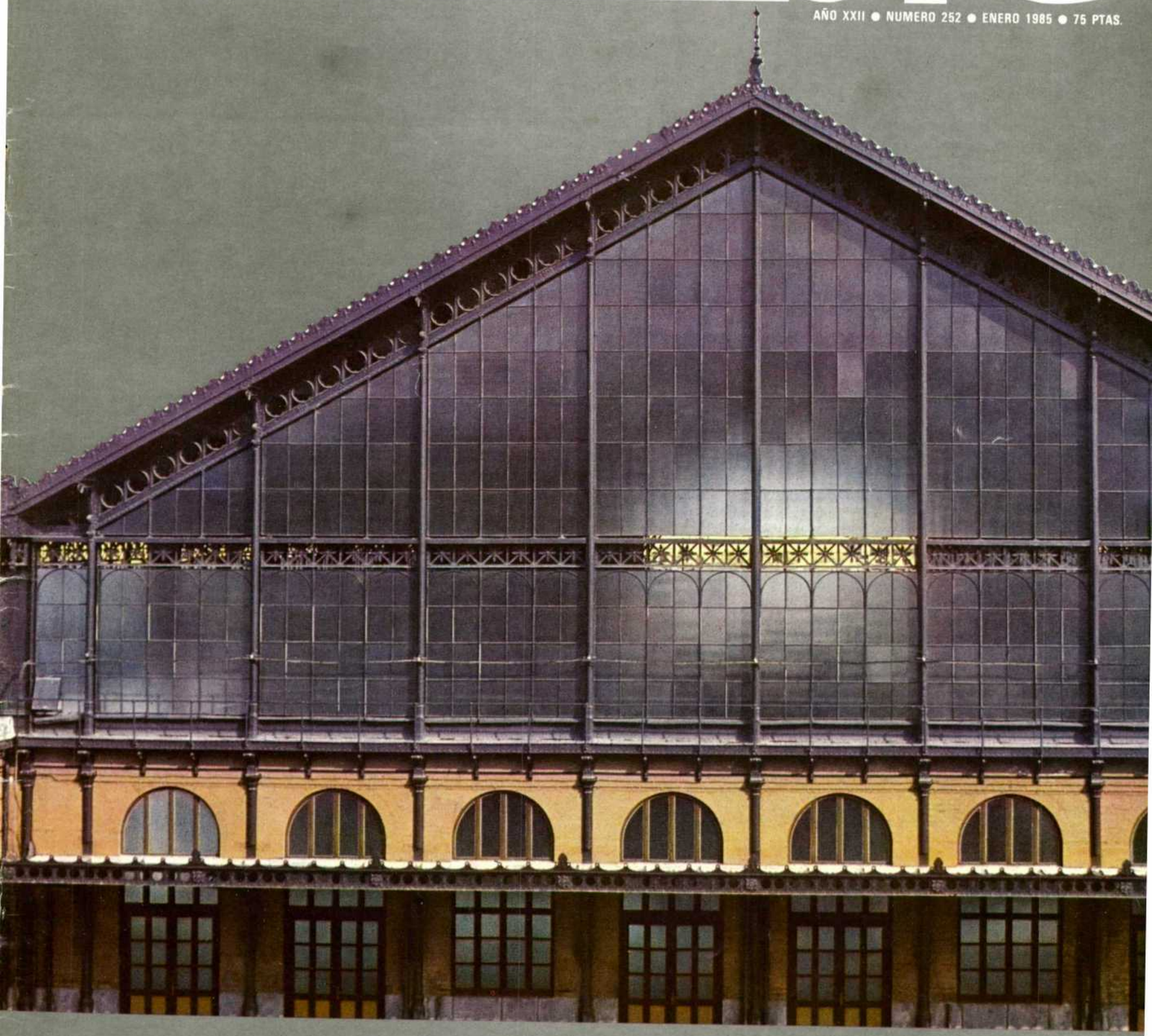
vía libre

AÑO XXII • NUMERO 252 • ENERO 1985 • 75 PTAS.



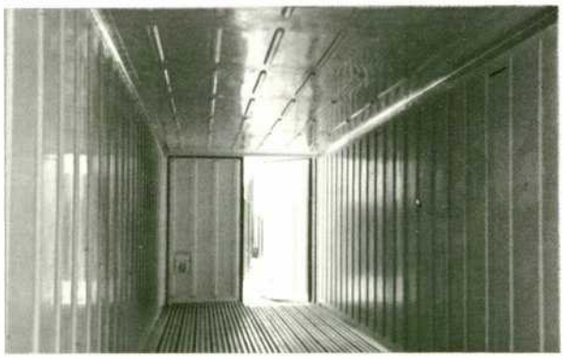
EL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO ABRIO SUS PUERTAS

INTA·EIMAR
significa eficacia, seguridad y experiencia en:

CONTENEDORES

Contenedores de 20' y 40', de cualquier tipo

CONTENEDORES FRIGORIFICOS



508

GRUAS

GRUA DE PUERTO, PARA CONTENEDORES

GRUA PORTICO DE CUBIERTA

INTA-EIMAR
Industrias de Transportes y Almacenamientos

FACTORIA: Pol. Ind. Malpica - Calle D - Apartado 5.059 - Tels. 39 18 54-29 51 42-39 57 16 - Telex 58055 - ZARAGOZA (España)
OFICINA EN MADRID: Joaquin Costa, 36 - MADRID-6 (España) - Tels. 411 28 62 - 411 29 13 - Telex 46896 IBRO E

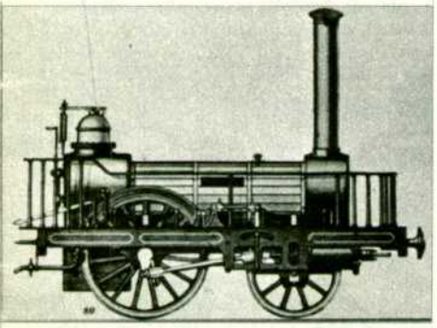
MATERIAL VAPOR DE LA COMPANIA DE ANDALUCES

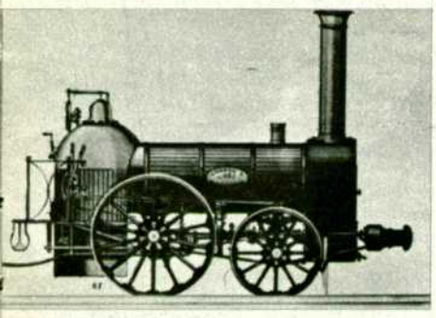
Señor director: Soy suscriptor de su revista, o mejor expresado, de nuestra revista. En RENFE tengo el nombramiento de jefe de equipo, y desde 1951 y hasta el cierre del Depósito de Puente Genil, tuve mucho que ver con las reparaciones de las máquinas de vapor.

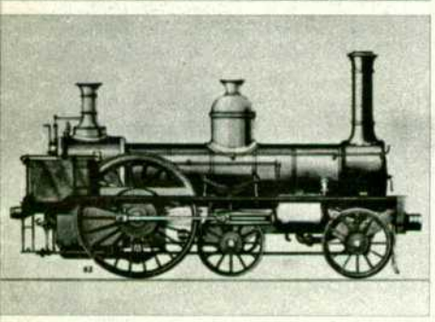
Y éste es mi ruego: desearía tener los datos de aquellas máquinas que hacían servicio en la línea de Linares a Puente Genil. 1.º Máquina de viajeros 130, llamado, creo, Cockerill; 2.º Máquina de mercancías 040, conocidas entre nosotros como "gordas"; y 3.º Máquinas de mercancías 140, conocidas como "transformadas".

Con el ruego de que esta petición sea atendida, le saluda respetuosamente. ***JOSE CORTES ARRIAZA. Jaén.***

N. de la R.—*Con independencia de la información que pueda obtener usted de otras fuentes, nos guiamos por Gustavo Reder, quien en VIA LIBRE de marzo de 1968 (número 51) se refiere a las Cockerill de la Compañía de Andaluces. De la 130 aporta los siguientes datos: Timbre caldera (kg.) 11; parrilla (m².), 2,60; peso adherente (kg.), 39.800, y peso total en servicio (kg.), 47.100. De las 040, dice: Timbre caldera, 10; parrilla (m².), 1,88; altura caldera, 2.030 mm.; peso adherente, 45.600, y peso total en servicio, 45.600 kg. En cuanto a las 140: timbre caldera, 10; parrilla (m².), 2,85; altura caldera, 2.500 mm.; peso adherente, 47.000, y peso total en servicio, 54.600 kg.*







LA RENOVACION DE VIA EN LA LINEA SEGOVIA-MEDINA DEL CAMPO

Hace algunos días tuve la ocasión de viajar por la línea Segovia a Medina del Campo, y cuál fue mi sorpresa al comprobar que aparte de la mencionada línea le ha sido renovada la vía, como también remozados estaciones y apeaderos, concretamente desde Segovia hasta Nava de la Asunción, km. 48.

Mis preguntas son las siguinetes:

1.ª ¿Se va a continuar la renovación de la vía hasta Medina del Campo, y cuándo?

2.ª ¿Es éste el motivo por el cual el Cantabria-Expreso ha dejado de circular por la citada línea?

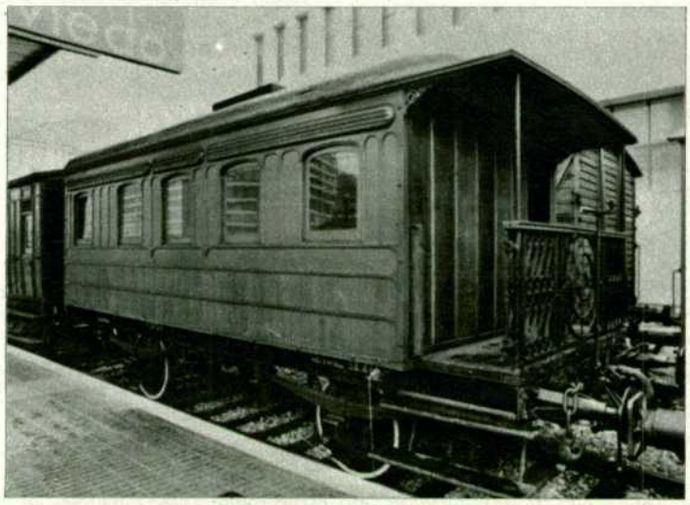
3.ª Cuando concluyan los trabajos del citado tramo, ¿volverá a circular algún tren expreso? Ya que en la actualidad Segovia sólo queda comunicada por trenes de cercanías.

Esperando que esta carta sea publicada en la sección correspondiente de dicha revista, por entender que es de interés general, le saluda muy atentamente. ***FERNANDO SANTA CECILIA GARCIA. Madrid.***

N. de la R.—*Aunque el proyecto de renovación de vía hasta Medina del Campo está concluido, su realización se halla hoy paralizada porque no existe consignación presupuestaria para ella, ya que existen otras líneas que tienen prioridad.*

El "Cantabria Expreso" dejó de circular desde el pasado 3 de junio por la citada línea tras un estudio económico del tráfico existente, que demostró la economía que representaba el cierre, por la noche, de las estaciones.

UN COCHE SINGULAR



Este coche, que durante los últimos años prestó servicio en trenes de socorro con el número SA 4601, ha pasado a propiedad del Museo Nacional Ferroviario, después de ser restaurado en la Jefatura de Explotaciones Forestales en Soria. Reproducimos una fotografía de este coche singular, tanto por sus especiales características que le hacen merecedor de ello, como para que los lectores aporten nuevos datos para completar su historia. Sabemos que fue construido por la firma Asbarry en Manchester, en 1902, gracias a las investigaciones del aficionado don Manuel González Márquez, quien ha descubierto también que era propiedad de un industrial llamado don José Martínez Rivas, quien lo matriculó en la Compañía del Norte con el número JMR 1. Así aparece en el inventario de 1905. Pero ya no figura en ninguna otra relación. Tampoco está relacionado en los inventarios de RENFE de 1943 y 1947, aunque equivocadamente se le atribuyó en algún momento como el correspondiente al número AB.1 del Bilbao-Portugalete-Triano. Esperamos recibir en esta Redacción nuevos datos de los lectores. (Foto: MAN.)

UNA FOTO DE EDICIONS FERROVIARIES DE BARCELONA

Aunque ha pasado año y medio desde la publicación del reportaje "El ferrocarril Caminreal-Zaragoza en su cincuentenario", desearía aclarar que la magnífica fotografía de la locomotora "El Esla", ex Cariñena-Zaragoza, que aparece trabajando en Hulleras de Sabero y Anexas (León) no es mía, sino que pertenece a una postal correspondiente a una serie sobre ferrocarriles y tranvías editada por Edicions Ferroviaries, S. A., de Barcelona, entidad que tuvo la atención de ofrecérmela para documentar el trabajo. Atentamente, ***ESTEBAN GONZALO ROGEL. Valencia.***

ESTUDIANTE DE HISTORIA QUIERE ENCUESTAR A FERROVIARIOS JUBILADOS

Agradecería la publicación de la siguiente carta en su sección "Buzón de los lectores", confiando tanto en su amabilidad como en la eficacia del medio de comunicación que ustedes ponen a mi alcance.

Estoy realizando un trabajo para una asignatura de tercer curso de Historia de la Universidad Complutense, y me gustaría contar con la ayuda de jubilados de edades comprendidas entre los setenta-ochenta años que estén dispuestos a contestar las preguntas de un cuestionario que he elaborado. Deseo conocer las condiciones de vida y trabajo de

los ferroviarios españoles de hace unos cuantos años.

No me importa dónde sea el lugar de residencia de cuantos me escriban, y prometo mantener con ellos la comunicación todo el tiempo que haga falta. Pienso que tal vez les guste recordar tiempos pasados y yo, que me dedico a eso, al pasado, estaré muy contenta de conocer todo cuanto ellos me cuenten.

Señores y señoras jubilados: ¿se animan? Prometo mandar copias del trabajo a todos cuantos así me lo soliciten.

Escribir a: MARIA CARMEN LEAL SORIA. Concha, 6 bis, bajo-1. Aranjuez (Madrid).

Muchas gracias por su colaboración.

TRECE AÑOS DE EDAD Y ENTUSIASTA DEL FERROCARRIL

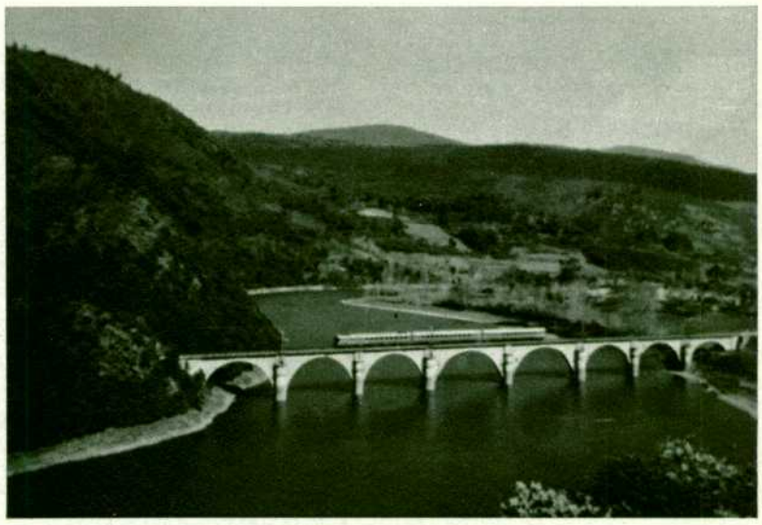
Soy un joven de trece años y un gran aficionado al ferrocarril desde que tenía seis años y lector de VIA LIBRE hace un año. Desde que me aficioné al ferrocarril, he ido coleccionando muchas cosas sobre trenes: libros, fotografías, horarios, etc. También he tenido contacto con dos ministros de Transportes, don José Luis Alvarez y don Enrique Barón. Les mando unas copias de las cartas, y con el jefe de Información y Atención al Viajero, también les mando una copia.

En mi colección también tengo billetes de RENFE, 489 de máquina HUGIN y 31 de venta electrónica. Yo pido un favor a todos los ferrovarios, que me mandasen billetes usados para ampliar mi colección. Lo agradecería mucho. Quiero felicitarle a usted y al señor M. Maristany por los reportajes de la rampa de Pajares, y respecto a esto quiero hacerle unas preguntas:

¿Es verdad que la estación de Pajares está cerrada? ¿Cuándo la cerraron? En esta línea, ¿cuántos trenes suelen circular diariamente?

Sin más, y rogando respuesta a mis preguntas, que me publiquen las cartas que les mando y lo de la colección de billetes que me los manden a mi dirección puesta arriba. Sin más se despide su seguro servidor. **DAMIAN CUCHILLO CASTILLO. Paseo de la Estación, 2, 5.° dcha. LA RODA (Albacete).**

N. de la R.—También nosotros confiamos en que Damián reciba nuevas aportaciones para su colección de billetes. Y en lo que concierne a sus preguntas sobre el Pajares, le informamos que las estaciones comprendidas entre Busdongo y Puente de los Fierros —excluidas éstas— están cerradas todo el año, y sólo excepcionalmente —en días de temporal de nieve— son destacados en ellas algunos agentes, de Movimiento para casos de emergencia. Las circulaciones diarias por la rampa de Pajares son cincuenta y ocho: treinta y dos ascendentes (Asturias-León), desglosadas en diez trenes de viajeros y veintidós de mercancías, y veintiséis ascendentes (diez de viajeros y dieciséis de mercancías).



NUESTRA AMIGA TERE NOS MANDA UNA FOTO

¡Hola! Me llamo Teresa, soy hija de un guardabarrera llamado Manuel Morillo Quintela, al que ustedes mandan cada mes la revista VIA LIBRE, que, por cierto, trae unos temas muy buenos. El motivo por el que les escribo es el siguiente:

Les mando una foto hecha aquí, en Rairos, mi pueblo, al Electrotrén cruzando el puente sobre el río Sil. Me encantaría que la pusieran en la portada de VIA LIBRE. Una asidua lectora les agradece me la publiquen. Atentamente, una amiga. **TERE. Rairos-San Clodio (Lugo).**

N. de la R.—Aunque sentimos mucho no poder complacer a Teresa Morillo con lo de la portada, sí que adjuntamos a sus líneas la foto que tan gentilmente nos envía.

CADA FOTO CON SU PIE

La pérdida en la imprenta de una de las maquetas de la segunda parte del trabajo titulado "Las nuevas técnicas de auscultación al servicio del mantenimiento de vía" que apareció en el número 251, correspondiente a diciembre de 1984, ha ocasionado el "baile" de algunas de las fotos que ilustraban esta información, con el consiguiente error en el pie que las explicaba. A continuación ofrecemos los textos que efectivamente debieron figurar.

En la página 17, el pie de la foto que aparece en el ángulo superior izquierdo debía decir: Fisuración horizontal en el acuerdo alma-cabeza. Al progresar ha derivado en fisuración transversal, produciendo la rotura por desprendimiento de la cabeza (defecto imputable a la fabricación. Código UIC 1321.2).

En la página 19, la foto bajo la que apareció el código UIC 212.2 le correspondía el pie: Rotura en estrella de los agujeros de embridado (defecto imputable al uso. Código UIC 135.2).

En la página 20, la que llevaba como referencia el código UIC 211.3, debía llevar el siguiente texto: Fisura horizontal de la cabeza producida por segregación (defecto debido a la fábrica. Código UIC 212.2).

El código 135.2 servía de pie a la foto bajo la que se debía explicar: Fisuración transversal progresiva de origen interno (mancha oval) (defecto imputable a la fabricación. Código UIC 211.3).

Con el código UIC 213.2 se explicaba la foto a la que correspondía el siguiente texto: Fisura vertical longitudinal del alma producida por el rechupe (defecto debido a la fabricación. Código UIC 233.2).

El código UIC 1321.2 fue equivocadamente atribuido a la fotografía que debía llevar el texto que se señala a continuación: Fisuración vertical longitudinal de la cabeza (defecto imputable a la fabricación. Código UIC 213.2).

Boletín de suscripción a VIA LIBRE

Nombre .....

Dirección .....

Localidad .....

Datos a completar por los agentes de RENFE:

Número de Dependencia .....

Número de Nómina .....

Número de Matrícula .....

TARIFA PARA FERROVIARIOS Y AMIGOS DEL FERROCARRIL	TARIFA PARA PARTICULARES
Un año (doce números): 480 pesetas	Un año: 900 pesetas

VIA LIBRE agradece las colaboraciones y cartas espontáneas que recibe. No obstante, como es norma en las publicaciones periódicas, no se compromete a publicar dichos trabajos, a devolverlos ni a sostener correspondencia sobre los mismos. VIA LIBRE quiere también puntualizar que las opiniones expresadas en sus páginas por sus colaboradores fijos o eventuales no reflejan necesariamente las de la revista. Tales opiniones, avaladas por las correspondientes firmas, pertenecen a la responsabilidad de sus autores.

Los temporales de nieve y las crudas heladas que ha padecido durante el mes de enero toda Europa, comprendida España, han perturbado seriamente las comunicaciones. En tales circunstancias, el ferrocarril ha sido muchas veces el único camino transitable: el tren ha afrontado a los elementos. Como una juventud perenne paseando sobre la nieve. (Foto: MAN.)

NUM. 252 ● ENERO 1985
AÑO XXII ● 75 PTAS.

Desde el pasado 20 de diciembre, España cuenta con un verdadero Museo Nacional Ferroviario abierto al público en la antigua espación de Madrid-Delicias, remozada a fondo por RENFE con el apoyo del Ministerio de Cultura. Piezas, utensilios, maquetas y documentos de sumo interés para la historia del ferrocarril, además de una variada muestra de material motor y rodante de todas las épocas, todo ello expuesto en salas y vías de la centenaria estación, constituyen el patrimonio del MNF español. En portada, foto de MAN motivo del cartel diseñado por Gonzalo Cabo.

Director:
José Luis Pérez Cebrián
Redacción: **Gonzalo García Sánchez, Amparo Suárez Redondo, Eduardo Tijeras** *e* **Isabel Peraleda** *(Fotografía). Secretaria de Dirección:* **María del Carmen González Hernández.** *Diseño:* **Manuel Ruiz Angeles.** *Publicidad:* **María Angeles García Peña** *(teléfono (91) 733 16 29).*

Administración: GIRE (Nuevos Pabellones Chamartín. Avda. Pío XII, s/n. 28036-Madrid. (Teléfono (91) 733 62 00.) Apartado de Correos 14.411. Redacción: NN. PP. Chamartín ("Caracola", núm. 6). Teléfonos 733 15 93 (Secretaría de Dirección); 733 16 22 y 733 16 29 (Redacción y Publicidad). Suscripciones: Teléfono 733 62 00 (Ext. 22 03).
Depósito legal: M. 922-1964.
IMPRESO EN HAUSER Y MENET, S. A.

Se somete el control de la tirada a la Oficina de Justificación de la Difusión.

Con sede central en la estación de Madrid-Delicias, remozada a fondo

ESPAÑA TIENE YA UN DIGNO MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

El "Gran Libro Guinness de los Trenes" tendrá que poner al día su edición de 1983: el Museo Nacional Ferroviario de España es toda una realidad viva y abierta al público desde el pasado 20 de diciembre en la antigua estación madrileña de las Delicias (1880-1968), que, tras una larga y profunda obra de restauración y acondicionamiento, se ha convertido en la sede central de la institución MNF. Ahora ya, nuestro país cuenta con nuevo foco de interés didáctico y cultural de primera magnitud, comparable a los buenos museos de esta especialidad en toda Europa.

LA estación de Delicias, enclavada en una zona de la capital llamada a configurar —en torno al Cerro de la Plata— un importante complejo de actividad recreativa y cultural, ha sido objeto de un concienzudo remozamiento. En esa tarea han cooperado RENFE y el Ministerio de Cultura, con inversiones que se aproximan a los cuatrocientos millones de pesetas. La capital de España ha recuperado así uno de sus mejores exponentes de la arquitectura en hierro del siglo XIX, y a la par se ha elegido el marco más idóneo no sólo para el Museo Ferroviario, sino también para el futuro de la ciencia y de la técnica. Delicias, como es sabido, fue —aparte otras consideraciones históricas— la primera estación realmente moderna de la Villa y Corte.

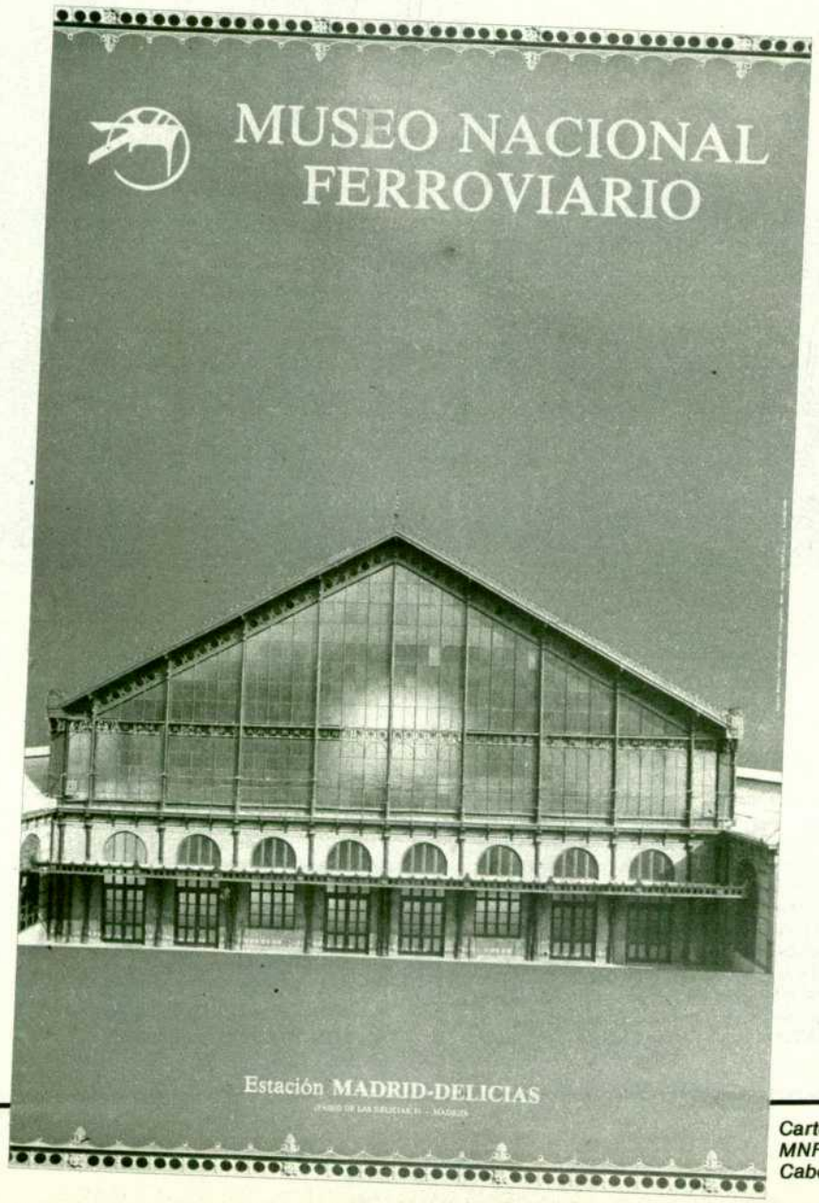
Constituyen los fondos del nuevo museo piezas propiedad de RENFE y procedentes de las antiguas compañías, en su gran mayoría, pero también las hay aportadas por particulares. De las que se exhiben en salas, las de mayor interés histórico provienen del anterior museo instalado (1967-1978) en los bajos del palacio de Fernán Núñez, en la calle de San Cosme y San Damián. Entre las aportaciones privadas, cabe reseñar un curioso dibujo de una locomotora que Rafael Alberti regaló al sindicato ferroviario de la central sindical Comisiones Obreras. La pequeña locomotora de la Compañía de Andaluces, que antaño se exhibía en San Cosme y San Damián, ocupa un lugar sobresaliente en la primera de las salas de Delicias; es decir, separada del muestrario de material rodante colocado en vía, bajo la marquesina de la estación.

El inventario de las piezas expuestas sería interminable: desde documentos trascendentales para la historia y el desenvolvimiento del ferrocarril en España hasta mobiliario de los primitivos coches reales, pasando por equipos antiguos de telecomunicaciones, placas de locomotoras, variada lamparería, relojería, maquetas, planos y reproducciones a escala de máquinas y vehículos hoy inexistentes. Y naturalmente, el reloj de pie que dio la hora de la salida del primer tren que circuló en España, Barcelona-Mataró, en 1848.

Más espectacular sin duda es la exposición permanente de material de tracción y remolcado instalada en las cuatro vías, al abrigo de la espléndida cubierta, obra que dirigiera el ingeniero Vaseille (acerca del historial de la estación y características arquitectónicas y técnicas, ver "V. L." de mayo de 1980), si bien su diseño se ha venido atribuyendo, por tradición más bien poco fundada, a los talleres de Gustavo Eiffel. Allí se alinean ejemplares de toda especie (vapor, Diesel, eléctricos), incluida una locomotora eléctrica construida en 1911 por Brown Boveri para la Compañía de Andaluces, que, habiendo sido una de las primeras de esa tracción en España, prestó servicio hasta 1966.

La sede en Delicias del MNF —que dispondrá en breve de secciones delegadas en las principales ciudades del país y en Vilanova i Geltrú— se organiza, pues, en dos grandes apartados: las salas (cuatro) accesibles al público en el ala Norte y la espaciosa nave donde el material sobre vía es abordable desde los andenes laterales y central. En la primera planta del pabellón se dispone de extensas superficies que servirán para ampliar la instalación museística actual, así como para exposiciones temporales. La primera de éstas ha sido una muestra de fotografías ferroviarias originales de Constantí Sellés, bajo el epígrafe "Vapores".

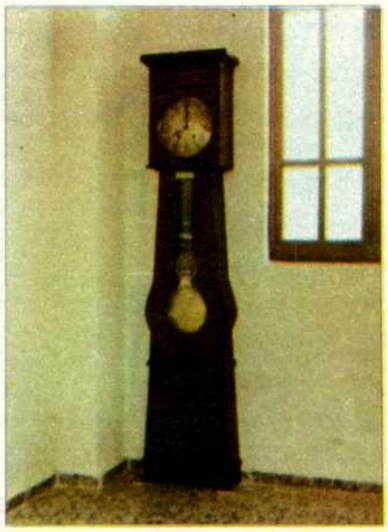
La concepción de este museo es dinámica antes que meramente estática, según ha manifestado su director, Julio Alvarez del Toro, a diversos medios de comunicación, que han informado "in extenso" sobre el acontecimiento. Se trata de renovar los fondos, de reponer material a base de una cuidadosa labor de rescate de máquinas y otros útiles y efectos que, sin la existencia

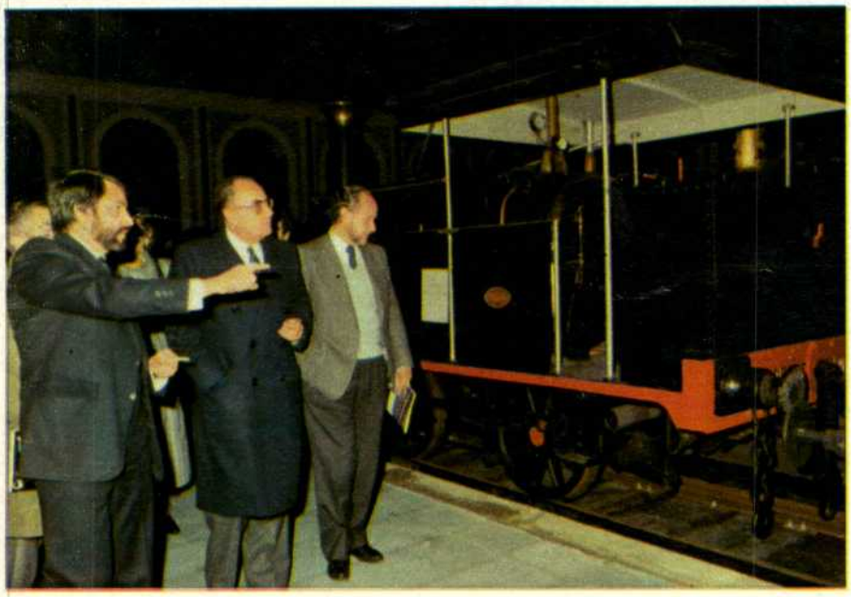


Cartel con pictograma del MNF diseñado por Gonzalo Cabo.

Vista general de la nave de andenes, donde se exhibe parte del material rodante del MNF.

Este reloj señaló la salida del primer tren que circuló en España (Barcelona-Mataró, 1848).





● En un futuro próximo, el MNF abrirá secciones delegadas en varias ciudades del país.
● Mientras en las salas se muestran piezas de interés histórico y documental, las vías de Delicias ofrecen una singular exposición de material motor y rodante.
● RENFE, con ayuda del Ministerio de Cultura, ha rescatado para la capital uno de los edificios más interesantes de la arquitectura en hierro del siglo XIX.

El director del museo, Julio Alvarez del Toro, muestra al presidente de RENFE, Ramón Boixadós, algunos de los vehículos estacionados en vía.

del MNF, probablemente estarían condenados al desguace o el olvido. De tal manera, que el museo constituye un aval de garantía del patrimonio histórico-ferroviario, hasta ahora preservado poco menos que al albur de los entusiastas. Ello significa también que el Estado y la colectividad reconocen la importancia del ferrocarril en el progreso económico, social y cultural de una nación que, como España, tiene una experiencia de casi siglo y medio en este campo.

Un día antes de la apertura al público del museo, el 19 de diciembre, el presidente, miembros del Consejo de Administración y de la alta dirección de la Red fueron invitados a recorrer la nueva sede del MNF. El acto solemne de inauguración tendrá lugar en los próximos meses, una vez concluidos los pasos preliminares del establecimiento y finalizadas las obras del vestíbulo principal, con una exposición dedicada a la historia de la propia estación de Delicias.

Un aspecto de las salas de la planta inferior del MNF.

Los antecedentes

Las primeras tentativas para crear un museo del ferrocarril español se remontan a 1948, al celebrarse el centenario de la primera vía férrea. Pero no fue hasta 1967 cuando la idea se materializó en el palacio de Fernán Núñez, aunque en condiciones precarias de instalación y sin grandes pretensiones. En realidad, más que un centro mantenido con

Años antes de su recuperación, Madrid-Delicias daba esta imagen de postración. (Foto: PEDRO J. LAVADO.)

El secretario del sindicato ferroviario de CC. OO., Manuel Fernández Aller (izquierda de la foto), entrega al director del MNF un dibujo original de Rafael Alberti para el museo. Les acompañan el jefe del GIRE, señor Herbada Esteban, y varios dirigentes de la central sindical.

criterios museológicos se trataba de una colección de piezas de mayor o menor mérito o valor. El hecho fundacional propiamente dicho de la institución Museo Nacional Ferroviario tiene origen en un acuerdo de la presidencia de la Red, de 5 de febrero de 1982 y recogida en la Circular 481, y en virtud del cual se crea el Consejo de Patronato del MNF como órgano superior de gobierno del mismo. El primero de sus objetivos institucionales es, según la citada Circular, "ofrecer a la consideración de la colectividad la dimensión histórica de la realidad ferroviaria (evolución del ferrocarril y del hecho cultural ferroviario, incidencia social y económica de la relación del hombre y el transporte a través del tiempo, aportación gradual del medio a la permanente controversia progreso-calidad de vida, al desarrollo industrial y tecnológico, a la conformación del entorno, al avance tecnológico, etc.).

Al contrario que en otros países (Gran Bretaña es ahí el ejemplo más representativo), en España no existen museos promovidos o gestionados por la iniciativa privada. Con la única excepción —que sepamos— del montado, en 1974, por la empresa Explosivos Río Tinto en esta localidad onubense (ver "V. L." número 128, agosto de 1974), donde se recoge material antiguo de la Río Tinto Company Limited, incluyendo locomotoras, coches y vagones de distintos tipos, y material auxiliar (faroles, teléfonos, básculas, placas, etcétera).

En toda Europa funcionan cerca de treinta centros museísticos públicos (ver "V. L." número 222, julio de 1982), que o bien son museos exclusivamente del ferrocarril o bien secciones especializadas dentro de museos genéricos del transporte o de la ciencia y la técnica. Por su número, once, el Reino Unido va en eso a la cabeza, seguido de Alemania, con seis. Fundado en 1885, el Museo de los Ferrocarriles en Viena suele considerarse el decano de estos centros culturales. El italiano de Nápoles-Pietrarsa, abierto en 1982, es el de creación más reciente (si exceptuamos, obviamente, el español de Madrid-Delicias).

Se estima que más de ocho millones de personas desfilan cada año por el conjunto de estos museos ferroviarios del continente e islas británicas.

Por de pronto, diez mil personas pasaron por el museo de Delicias en las dos primeras semanas siguientes a su apertura. **Reportaje gráfico de MAN.**

Guía para el visitante

El Museo Nacional Ferroviario se encuentra en el paseo de las Delicias, número 61 (28045 Madrid), y está abierto al público, con entrada gratuita, de martes a viernes, de diez y media a una y media (mañanas) y de cuatro y media a siete y media (tardes). El horario de visita se amplía los sábados hasta las dos, por la mañana, y las ocho, por la tarde. Las tardes de domingos y festivos, y los lunes, todo el día, el museo permanece cerrado. Las visitas colectivas deben concertarse con suficiente antelación llamando al teléfono (91) 733 60 37 y 733 60 54 (Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE).

En el mismo recinto están a la venta los catálogos de MNF, libros y otras publicaciones de tema ferroviario, tarjetas postales, posters, maquetas, etc.

PARQUE MOVIL: UNA DE LAS MEJORES COLECCIONES DE EUROPA

Treinta y tres piezas componen por el momento el parque de material motor y remolcado estacionado en vía en la nave central del MNF-Delicias, una colección que, por su diversidad y heterogeneidad de épocas y procedencias, puede figurar entre las más notables de Europa. He aquí su relación:

LOCOMOTORA DE VAPOR 020-0201 (Ex 01-Andaluces).
LOCOMOTORA DE VAPOR 020-0231 (Ex 601-MZA).
LOCOMOTORA DE VAPOR 030-2264 (Ex 204-MZA).
LOCOMOTORA DE VAPOR 040-2091 (Ex 2501-Norte, "El Cinca").
LOCOMOTORA DE VAPOR 130-0201 (Ex 13-F. C. Triano, "Pucheta").
LOCOMOTORA DE VAPOR 230-2059 (Ex 760-Oeste).
LOCOMOTORA DE VAPOR 241-2001 (Ex 1701-MZA).
LOCOMOTORA DE VAPOR 030-2107 (Ex 119-Oeste, "El Alagón").
LOCOMOTORA DE VAPOR 120-0201 (Ex 176-MZA).
LOCOMOTORA DE VAPOR 030-0201 (Ex 191-Oeste, "Sar").
LOCOMOTORA ELECTRICA 3 (Andaluces).
LOCOMOTORA ELECTRICA 7206 (272-006) (Norte).
LOCOMOTORA ELECTRICA 7301 (273-001) (Norte).
LOCOMOTORA ELECTRICA 7420 (274-020).
LOCOMOTORA ELECTRICA 7507 (275-007).
LOCOMOTORA ELECTRICA 6005 (260-005) (Norte).
LOCOMOTORA ELECTRICA 6101 (261-001) (Norte).
LOCOMOTORA ELECTRICA 10002 (280-002).
AUTOMOTOR ELECTRICO WM 101 (431-001) y REMOLQUE WR 101 (Norte).
AUTOMOTOR ELECTRICO 507 (435-007) (Bilbao-Portugalete).
UNIDAD ELECTRICA 359 (433-559).
TRACTOR DIESEL 10201 (MZA).
AUTOMOTOR DIESEL 9162 (590-162).
AUTOMOTOR DIESEL 9212 (590-212).
AUTOMOTOR DIESEL 9404 (590-404).
COCHE MOTOR TAF 9522 (595-022).
LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA 1615 (316-015).
LOCOMOTORAS DIESEL TALGO 2 T (350-002, "Virgen de Aránzazu").
REMOLQUES TALGO II.
COCHE SA 4601 (Bilbao a Portugalete).
COCHE SA 4610 (Lorca a Baza y Aguilas).
COCHE SA 4607 (Lorca a Baza y Aguilas).
COCHE CO 335 (MZA).