

ANTECEDENTES

LAS LOCOMOTORAS HENSCHEL DEL PROTECTORADO ESPAÑOL EN MARRUECOS

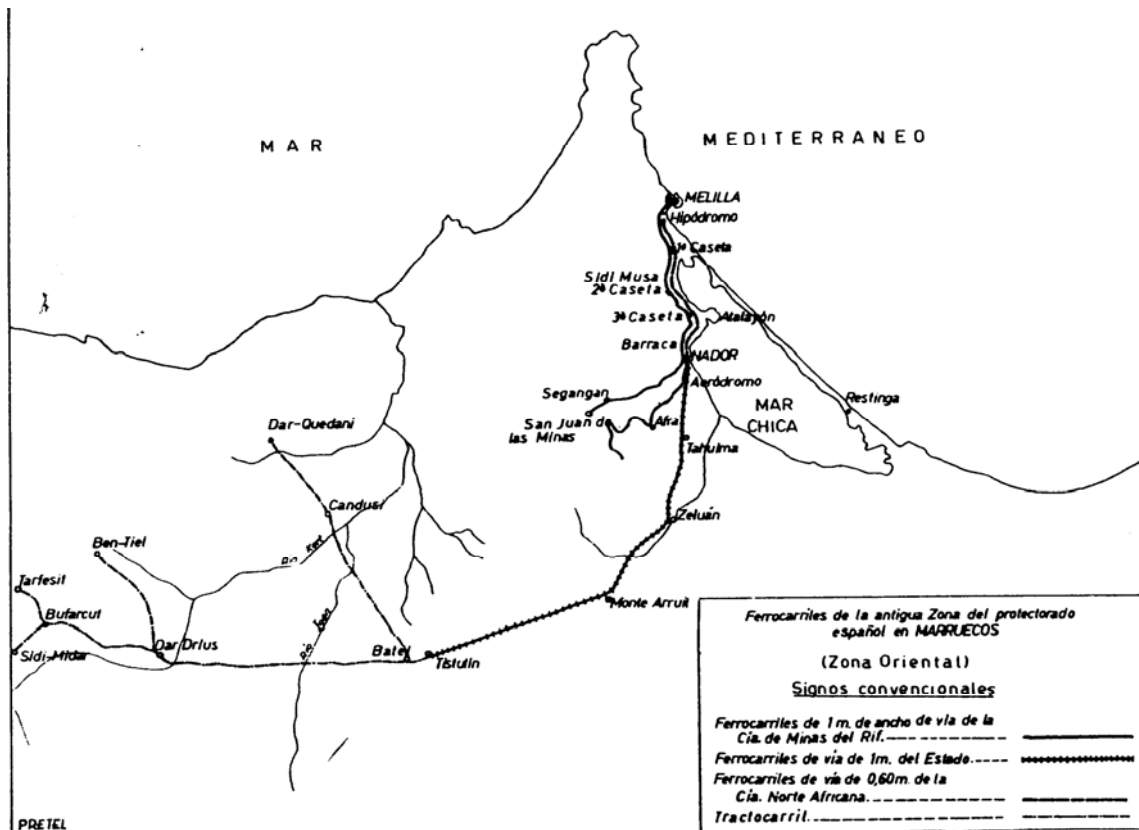
Los sucesos bélicos del desastre de Anual demostraron la utilidad que hubiera tenido disponer de un ferrocarril desde Tistutin hasta, por lo menos, Dar-Drius. Ante aquellos acontecimientos resultaba urgente establecer una comunicación por las zonas recién ocupadas. Lo lógico hubiera sido seguir con la vía métrica del ferrocarril del Estado y que concluía en Tistutin pero ello hubiera exigido largos trámites, ya que era asunto que incumbía al Ministerio de Fomento. Si lo construían los militares con dicho ancho, implicaba invadir un campo de actividades ajeno y tropezaría con una oposición lógica.



Por estas razones y en vista de la urgencia de contar con un medio de transporte, se optó por un ferrocarril de campaña que fuera posible tender rápidamente sin gran movimiento de tierras. Como sistema se adoptó el denominado Tractocarril.

Se trataba en esencia de un ferrocarril portátil de tipo Decauville, de vía de 0,60 m., en el que en lugar de una locomotora convencional se usaba un tractor de gasolina, cuyas ruedas motrices traseras, de 1,50 m. de diámetro, corrían sobre explanaciones hechas a ambos lados de la vía. De esta forma se lograba mayor adherencia para la tracción, evitando el gran peso de una locomotora con igual capacidad de arrastre. El eje delantero del tractor descansaba mediante una articulación sobre un carretón de cuatro ruedas que iba sobre los carriles y servía a la vez guía. El mismo tractor podía circular también sobre carretera como cualquier automóvil. Para el paso de la ruta a la vía férrea o viceversa se hacía subir al tractor sobre dos rampas laterales hasta la altura necesaria para poner debajo o quitar el carretón.

El tendido de la vía se realizó por el Primer Regimiento de Ferrocarriles al mando del capitán César de los Mozos y de los tenientes Sasot y García, iniciándose las obras el 5 de febrero de 1922. La línea partía de Tistutin (Batel) –término del ferrocarril del Estado, de ancho métrico- conectando este puesto con Kandusi, Dar Quebdani, Tafersit, Ben Tieb, Midar y Bucarfut, llegando a tener una extensión máxima de 80 Km con una estructura ramificada desde Tistutin.



Pero este material tenía muchas averías por lo que se adquirió urgentemente en 1922 un importante lote de locomotoras Henschel de rodaje 020T.

Estas locomotoras provenían de los ferrocarriles militares que Alemania construyó durante la I Guerra Mundial en el llamado “ferrocarril de Bagdad”, que muchos autores denominan “Tigris Kriegsbahn” ya que su trazado discurría muy próximo al conocido río.

Debido a que su construcción se realizó al término de este conflicto armado, las unidades no utilizadas - quedaron en Alemania siendo vendidas, como lote excedente de guerra, al Gobierno español para su utilización en el Protectorado de Marruecos.

Para su adquisición el Gobierno español destacó una comisión del Ministerio de la Guerra, formada por el coronel Avilés y los señores Hernández Vidal y Pintos, que determinaron la adquisición de 34 unidades. De estas, cuatro unidades quedaron asignadas en la península, y el resto se destinaron al Protectorado español de Marruecos.

Las locomotoras tenían una potencia de 120 CV y su peso en vacío era de 11.500 kg. Fueron enviadas por vía marítima hasta el puerto de Melilla y transportadas por ferrocarril métrico hasta Tistutin.



Al término del conflicto en Marruecos, todas las unidades regresaron a la península, en concreto al Servicio Militar de Ferrocarriles situado en Cuatro Vientos y Leganés, comenzando un progresivo plan de enajenación de todo este material por ser excesivo, más si cabe, por que ya se contaba con cuatro magníficas Orenstein&Koppel 040+2T.

Numerosas compañías mineras y de ferrocarriles, sobre todo del norte de España, se interesaron por estas locomotoras. Entre estas empresas podemos encontrar: Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, Hulleras de Riosa, Sociedad Industrial Asturiana, Hulleras de Sabero, Minero Siderúrgica de Ponferrada, Antracitas de Gaiztarro, Ferrocarril de Utrillas y Asland entre otros...

Locomotoras Henschel 020T localizadas

Nº Henschel	Compañía	Número	Nombre	Observación
16023	Riosa	6	La Pereda	Transformada a 750 mm
16031	MSP	10		Se conserva en Villablino
16032	Utrillas			Preservada en Utrillas
16043	Sabero	102		Preservada en Surrey (GB)
16045	Sabero	103		Preservada en Surrey (GB)
16047	Utrillas	32		Se conserva en South Tynedale Railway en estado de marcha. Nombre: Thomas Edmonson, nº6
16051	SMF			Preservada en Zaragoza (Estación de S.Gregorio)
16056	SIA	5	M.	Transformada a 1.000mm.

			Herrero	
16061	SIA	4	Ángel del Campo	Transformada a 1.000 mm. Preservada en Ribarroja del Turia
16063	Riosa	7	Santa Bárbara	Transformada a 750 mm
16069	Duro Felguera	20	Alemana	Transformada a 650mm. Preservada en el museo FC. De Asturias.
16070	Gaiztarro	3		Preservada en Ponferrada
16072	SMF	150		Preservada en Academia de Ingenieros Hoyo de Manzanares
16073	Sabero	101		Transformada a 021T. Preservada en Surrey (GB)

Como puede verse en el listado de locomotoras localizadas existen dos que aún se encuentran en poder del Ministerio de Defensa y estas son:

16051 preservada en la Estación Militar de San Gregorio



16072 preservada en la Academia de Ingenieros de Hoyo de Manzanares



Existen otras dos locomotoras más y que se encuentran una en la Academia de Ingenieros de Hoyo de Manzanares y otra en el Regimiento de Pontoneros Nº12 de Zaragoza pero son del modelo Orenstein&Koppel 040+2T y no sirvieron en el protectorado

