

ΗΕΡΝΑΝΙΚΟ ΤΡΑΝΒΙΑ

Jesusmari Gomez
Hernaniko Udal Artxiboa

Antolatzailea: San Juan Konpartsa
2002ko ekainaren 27a

Iturriak

Hernaniko Udal Artxiboa.

Hemeroteka. Koldo Mitxelena Kultur gunea .

Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani Sociedad Anónima. Bilbao, 1905.

Bibliografia

BLAS ZULETA, Luis: "Hernani entre dos guerras, 1872-1936. Medio siglo de la historia de Hernani". Hernaniko Udala, 1985.

AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Hernani eta hernaniarrak. Hernani y los hernaniarras". KUTXA Fundazioa - Hernaniko Udala. Donostia - San Sebastián 1998.

BLAS ZULETA, Luis: "La pequeña historia de las comunicaciones de Hernani". En "Hernani 1992". Hernaniko Udala 1992.

Argazkiak:

Hernaniko Udal Artxiboa.

Eusko Trenbideak - Museo Vasco del Ferrocarril.

Gure eskerrik beroena Gerra-Beramendi familiari, utzitako materialagatik.

HERNANIKO TRANBIA

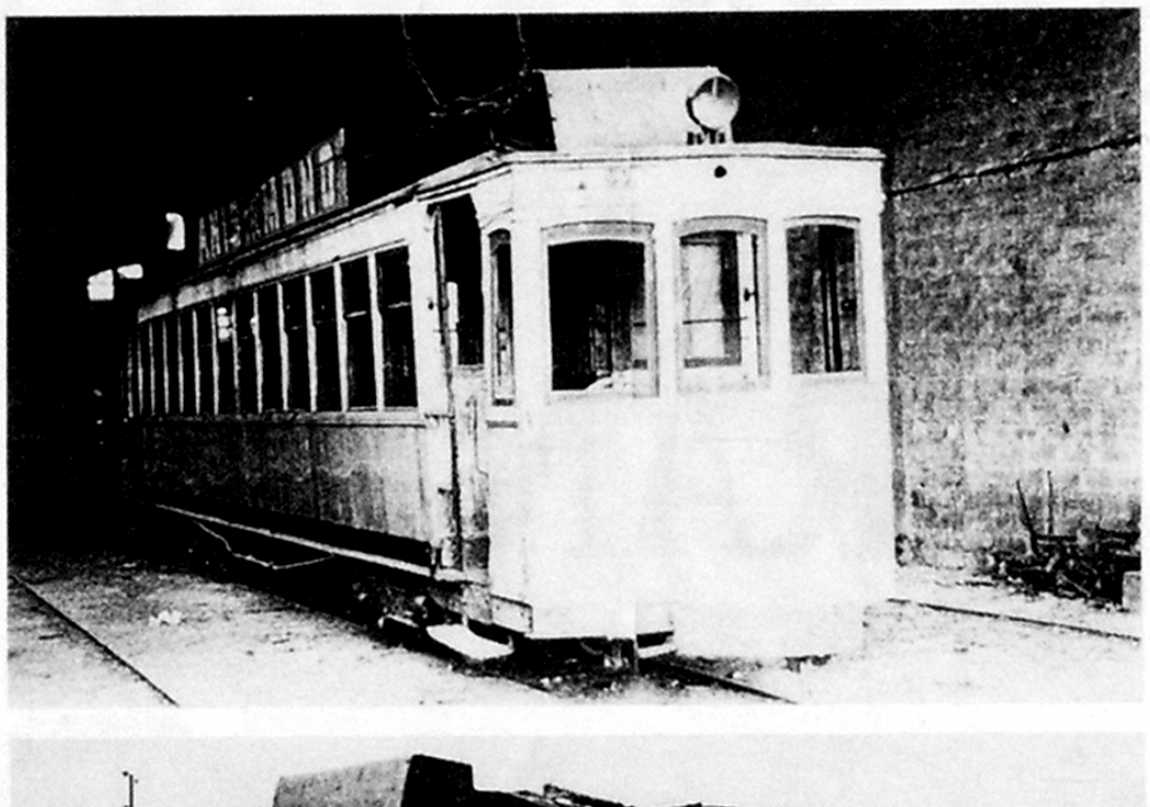
"...Joandako aldiak gogoratzea biziberritzea omen da..."

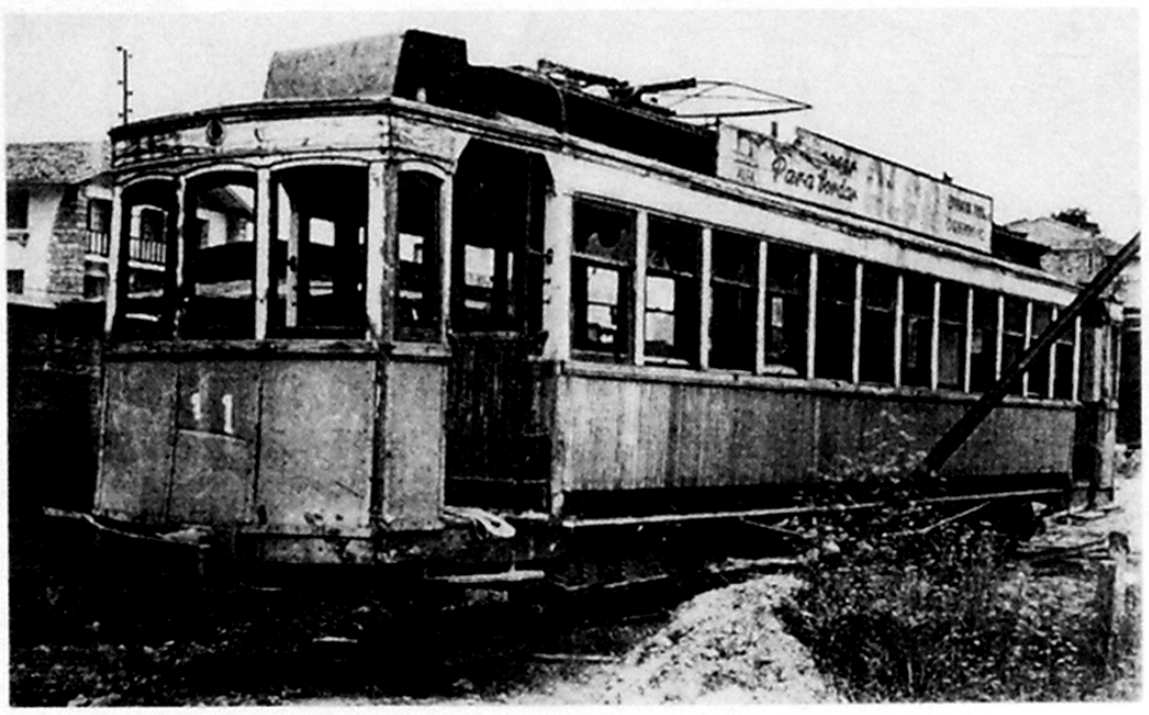
DONOSTIATIK HERNANIRAKO BURDINBIDEA

XX. mendearen lehen erdian, 1903tik 1958 arte, burdinbide honek bizi-ki eragin zuen ez bakarrik Hernani eta hernaniarrengan baita pasatzen zen herri eta herritarrengan ere. Burdinbide honetan ibiltzen zen tranbiari "Tximist gurdia" deitzen zioten, eta horrela deitzen zioten egiten zuen zaratagatik eta ateratzen zituen txinpartengatik.

Tranbia honek iraun zuen bitartean Hernani, Astigarraga, Martutene eta Loiolako biztanleei aukera ematen zien baserriko produktuak (barazkiak, esnea...) Donostian saltzeko, hiri honetara lanera joateko edo, besterik gabe, Donostia bisitatzeko. Eta donostiarrei, aldi berean, Urumea bailarako sagardotegietara joateko, festak eta bestelakoak disfrutatzeko.

Oraindik ere hernaniar askok gogoratzen du garai hartako tranbia eta gehientsuenak haren mira dute. Tranbiak Hernaniko historian garrantzi handia izan du, herrien arteko komunikazioa eta garraioa ahalbideratu zuelako XX. mendearen lehen erdian.





Hernani eta Donostia lotuko zituen tranbia baten proiektuaren lehen datuak 1889koak dira, Tomas Erice jaunarenak. Proiektu honek Hernani-Donostia *trenbide estua*ren bidez ("vía estrecha") lotzen zituen. 1889ko bukaera eta 1890 bitartean Hernaniko udala eta Fomento ministerioaren arteko harremanetan Tomas Erice jaunak aurkeztutako proiektuaren alde egiten zen. Baina XX. mendearen hasiera arte ez zen gehiago egingo eta ez zen inolako proiekturik gauzatuko.

1889-1900. Berriro hasten dira proiektua gauzatzeko gestioak egiten. 1900ean ondoko proiektu hauek aurkeztu zituzten:

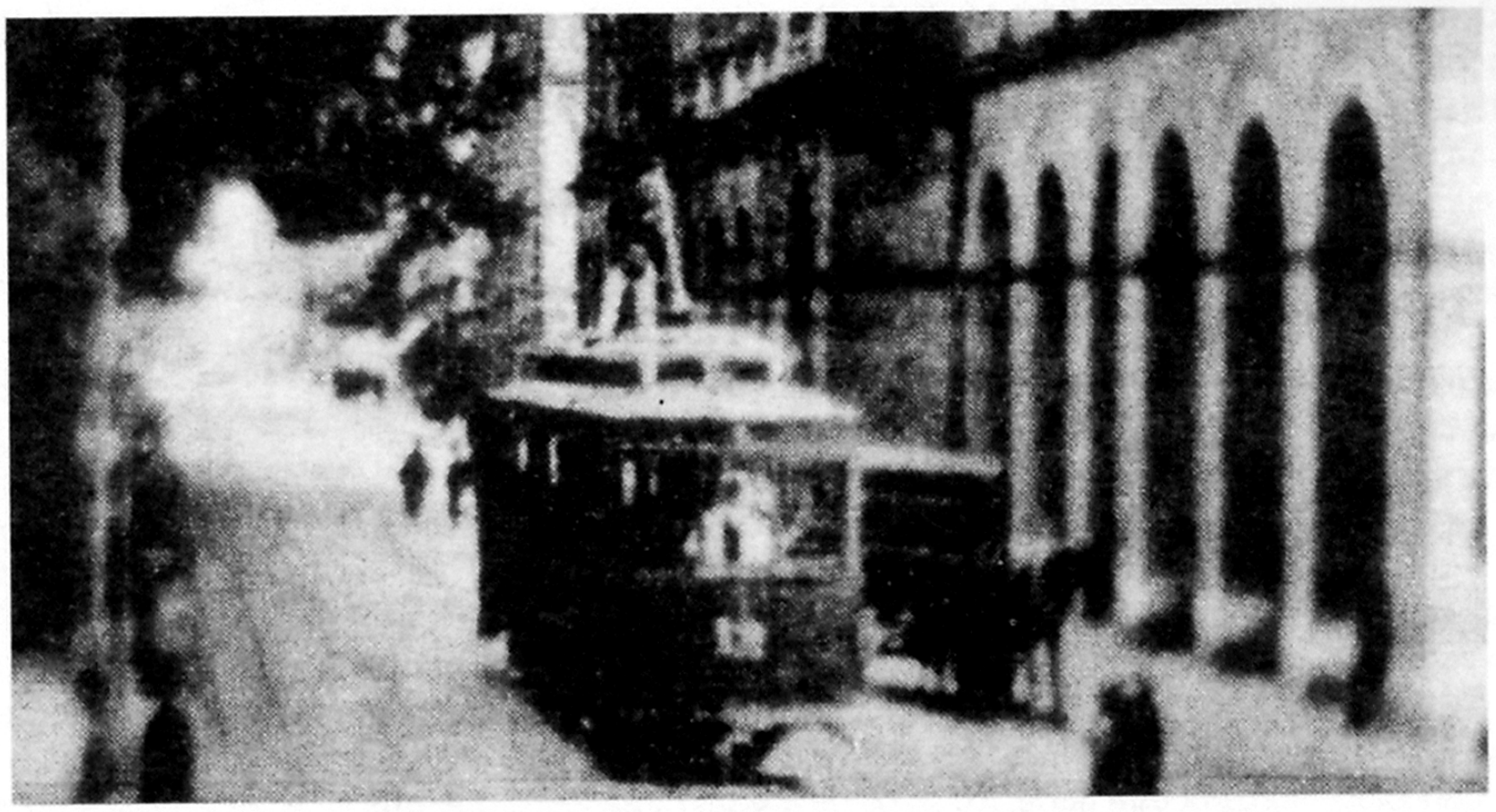
- Manuel Garbayo Moreno. Honek tranbia elektrikoa, errepidez ibiliko zena, eta *vía métrica*-koa.
- Tomás Erice (Logroño). Tranbia elektrikoa, errepidez bere bide propiotik, tramuen arabera, ibiliko zena.
- Manuel Martí. Baporezko trakzioa zuen tranbia.

Hiruren arteko ezberdintasunak matizazio kontuak ziren, batetik Donostiatik abiatzeko moduari lotutakoak, eta bestetik hirian barreneko ibilbideari zegozkionak.

Donostiako udalak, besteak beste, honako baldintza bitxi hauek jarri zituen: tranbia ezin zen 10 km/h baino azkarrago ibili hiribarruan, beharrezkoak ziren instalazio elektrikoak lurrazpikoak behar zuten izan eta abar.

1901ean, otsailaren 12an, eskritura publikoaren arabera, eratu zen Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani S.A. Geroago, 1905ean, eskritura aldatu egin zen eta data honetakoak dira, hain zuzen, estatutuak. Konpainia honen lehen zuzendaria Alonso Zabala jauna izan zen.

1902an, proiektua bukatze aldera, zenbait puntu zehaztu zituzten; hala nola, nolakoa izango zen tranbia, nolakoak izango ziren tranbiaren bagoiak (dirudienez, Bartzelonako tranbiaren antzekoak), zein izango zen bere ibilbidea...



Ibilbidea 11.681metrokoa zen. Bertan, bost estazio: Peñaflorida, Amara, Loiola, Astigarraga eta Hernani; eta 25 apeadero. Hasieran, Loiola bitarteko traiektua (4km) bakarrik zen bi bidekoa; gerora Zapiaineraino (6.500m) luzatu zen eta, azkenik, Astigarragaraino (8.300m). Astigarragan egin ziren konpainiaren almaizenak eta kotxerak.

Tranbiaren inaugurazioa 1902ko urrirako aurreikusia bazegoen ere, ez zen 1903ko abuztuaren 2a arte egin. Bitarte horretan, 1903ko ekainean hain justu, seguritate probak egin zituzten; hauek gauez egiten ziren eta hil horren bukaeran autoritateak bertan zirela gainera. Ministerioaren baimena besterik ez zen falta.

Inaugurazio egunean, 1903ko abuztuaren 2an, prentsak gertaera honen berri zehaztasun osoz jaso zuen. Hona hemen jasota bezala:

La Voz de Guipúzcoa — **2 de agosto de 1903**

Progresos locales

El tranvía de Hernani

Ayer se recibió, por fin, la autorización para poner en explotación el tranvía eléctrico de San Sebastián a Hernani, y en su consecuencia, hoy se abrirá al servicio público la nueva línea.

Construida sin regateo material alguno, sujetándose a los adelantos modernos, este tranvía se halla exento de las muchas molestias que producen al viajero vías de comunicación análoga y ferrocarriles económicos, y todo su material, que es suntuoso, se desliza suavemente sobre los raíles, sin las trepidaciones, vaivenes y oscilaciones que forman el molesto séquito inherente a empresas de la índole de esta.

La excelente construcción de la vía, sus contadas y suaves curvas, el nivel constantemente igual que se mantiene en todo su trayecto, que es de 12 kilómetros aproximadamente, y los pintorescos lugares que atraviesa este tranvía modelo, son condiciones más que suficientes para augurar a la naciente empresa un éxito lisonjero.

Arrancando de la calle de Elcano y siguiendo por la de Guetaria, plaza de Alfonso VIII y terrenos de Amara, continua lamiendo los bordes del paseo de la Fuente de la Salud, pasa por las inmediaciones de la fábrica del gas, y describiendo una amplia curva que comienza al pié de Puyo, invade la linda ribera del Urumea, pasa por Basamartiñene, atraviesa un corto túnel y desemboca en la plaza del encantador valle de Loyola.

Después de cruzar la carretera, en los linderos del caserío Olaeche y enroscándose al Urumea en un corto trayecto, pasa por Chomiñenea y lánzase por la hermosa vega de Crishbaldegui, desde donde se contempla un espléndido panorama en el cual se destacan Ameizagaña, San Marcos y Choritoquieta, alturas regadas con generosa sangre en nuestras enconadas luchas intestinas, por la izquierda; la gran mole de Santiagomendi, azote de la valerosa villa de Hernani durante el memorable asedio que sufrió esta en la ultima guerra carlista y el apiñado caserío de Astigarraga, pueblo que aparece recostado al pié del histórico monte, por el frente; la cumbre de Alcano, por la derecha; y volviendo la vista hacia atrás, el inconmensurable sombrero de copa que sirve de remate a Montefrio, levantado por la célebre y poderosa compañía de Caracas, testigo mudo de nuestra pasada grandeza, en cuyos viejos y curiosos paredones anidan hoy los murciélagos y lagartijas.

Ya la línea corre adosada a la carretera, traspone el puente de Martutene y frente a Irasinuenea se desvía de ella, penetra en la pintoresca campiña, vuelve a atravesar la carretera en el recodo que forma para tomar a Astigarraga y se detiene al pié de una cantera donde existe un apeadero y tiene la empresa sus almacenes para depositar el material.

Continuando el trayecto trazado y atravesando el barrio de Ergobia por un hermoso manzanal, comienza en la planicie de Chalaca un suave declive que va a salvar, por medio de un sólido y elegante viaducto, obra costosa de sillería y hierro, la carretera y la vía del ferrocarril del Norte, para seguir paralelo a la carretera, en un corto trecho, penetrar luego en la pradera y cruzando por Arriola, venir a morir a Hernani.

La vista de Montevideo, Oriamendi, Santa Bárbara y Buruntza, lugares de triste recordación, los magníficos y dilatados horizontes que abarca la mirada, el perfumado aroma del campo por donde atraviesa la nueva línea, todas estas circunstancias hacen que el tranvía de San Sebastián a Hernani reúna atractivos que han de agradar al público.

No cabe dudar que esta vía de comunicación ha de merecer la preferencia del excursionista y está llamada a dar vida, desarrollo y gran impulso al tráfico entre ambas poblaciones.

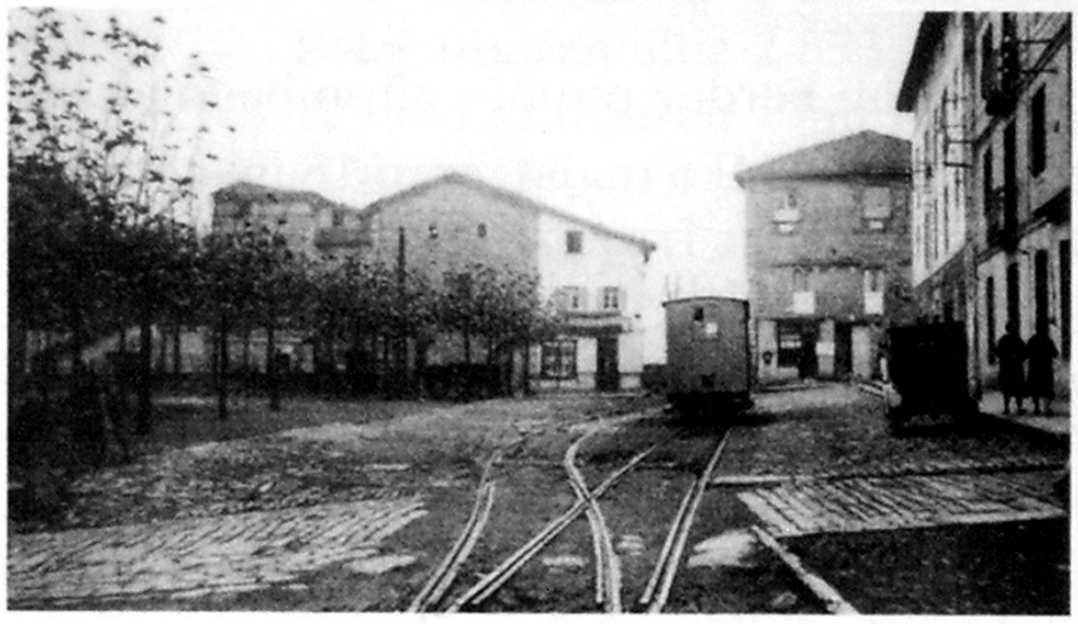
Conocidos son, por otra parte, los lazos de amistad y simpatía que existen entre la capital donostiarra y la invicta Hernani; pero se hace necesario, es de todo punto indispensable, que el pueblo de Juan de Urbieta se coloque en condiciones de recibir dignamente al viajero, brindándole con comodidades de que hoy carece, montando establecimientos que ofrezcan cierto confort y buena mesa y pasar agradable su estancia.

Todos ganarán con ello.

Materiala garairako modernoena zen. Hasierako bagoiak, horiak, Bartzelonakoak bezalakoak ziren. Denborak aurrera egin ahala, bagoiak berritzen eta gehitzen joan ziren. Hauek gero eta kabida handiagokoak ziren (1906ean Zaragozako Carde y Escoriaza enpresan egindako sei modelo erosi ziren, bakoitza 40.000 pta-koa, 50-60 bidaiarientzako kabidakoak eta ondo argiztatuak).

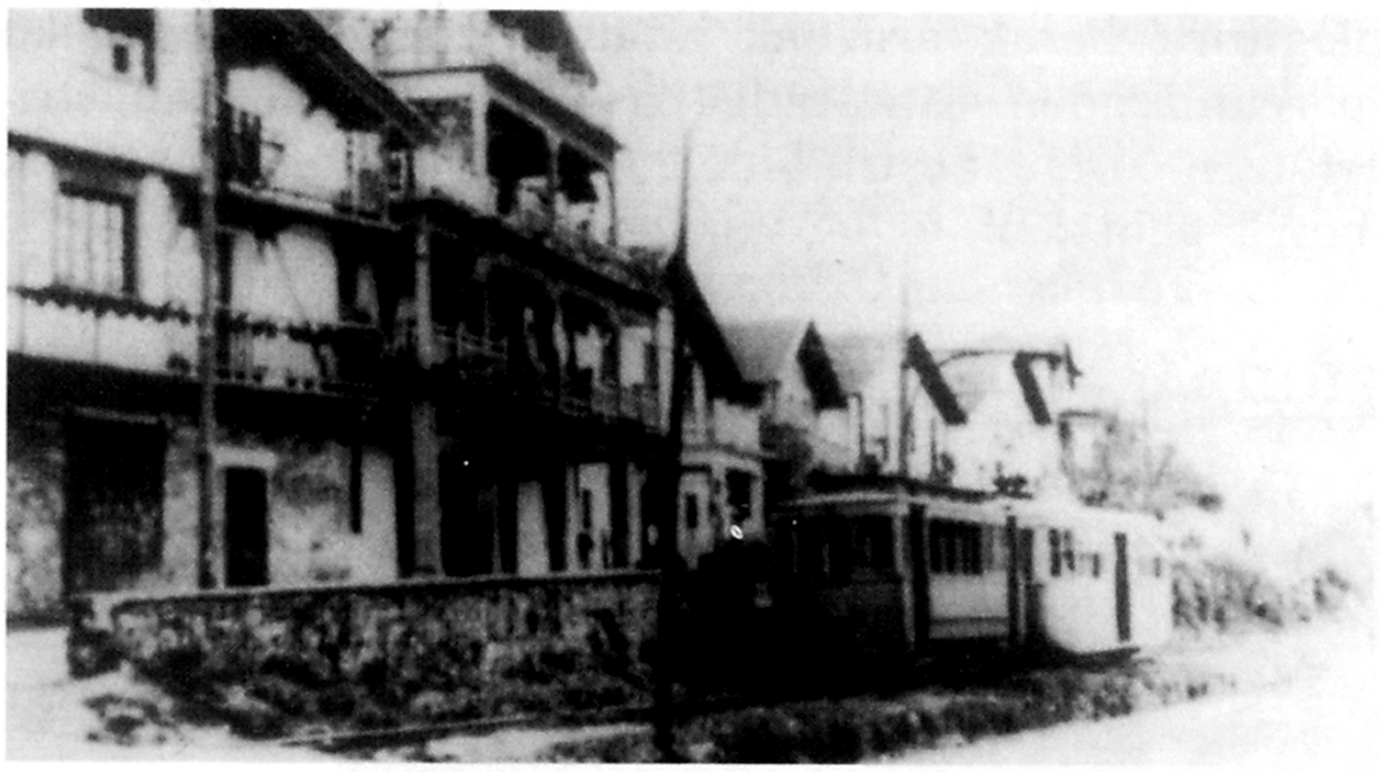
Gestio eta tramitazio prozesu luze (1903-1914) baten ondoren, Hernaniko estazioko obrak bukatu ziren. Estazioa Elkano kalean zegoen, baina *via*k Plaza de los Fueros-eraino iristen ziren.

1935ean, udaletxeak eskatu zuen tranbiak bere ibilbidea Elkano kalean bukatzeko eta ez Plaza de los Fueros-en ordura arte bezala. Eskaera honen arrazoia zen gero eta ugariagoak zirela bai oinezkoek bai autoek trenbidea gurutzatzean tranbiarekin zituzten istripuak.





Urteak aurrera, anekdotak gehitzen joan ziren. Esaterako, 1915eko martxoaren 24an emakume bat ospitalerako bidean haur batez erdi zen tranbian, Bestizan (Florida auzoa) inguruan. Haurrak Antonia Catalina Acedillo Ventura zuen grazia.



Hernaniko tranbia Bestizanen.

Argazkia: Hernaniko Udal Artxibategia, Blas Zuleta, Luis: "La pequeña historia de las comunicaciones de Hernani" "Hernani 1992" Luis Blas Solanok utzia.

Baina istripuak ere gehitzen joan ziren. Eta istripu horietan hildakoak ere izan ziren; batzuk trenbidea gurutzatzean, beste batzuk zaurituak laguntzen ari zirela.

Hogei hamarkadako urteetan tranbia kudeatzen zuen konpainiak arazo ekonomiko larriak zituen. 1925ean Konpainiako Junta Orokorrak Udalarengan utzi zuen erabakia: edo Konpainia desegitea komeni den, edo tranbia SEFT (Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías) enpresari traspatzea.

Hala, 1926ko maiatzaren 26an tranbia SEFT enpresak hartu zuen eta tranbiak iraun zuen bitartean hauen eskutan izan zen.

1928koa da tranbiaren ibilbidea Urnietaraino luzatzeko proiektua, eta horrela dago jasota urte honetako apirilaren 16ko Dekretuan. Dekretu honetan ibilbide hau onura publikorako izendatu zen, SEFT enpresari ordaindu beharreko fidantza zehaztu zen eta desjabetu beharreko lurrak zeintzuk ziren xedatu ziren. Baina proiektu hau ez zen sekula gauzatu.

Tranbiaren ordutegia hasieratik bukaera arte ondoko hau izan zen: goizetan ordu laurdenero eta arratsaldeetan ordu erdiro, gaueko bederatziak eta laurden arte.

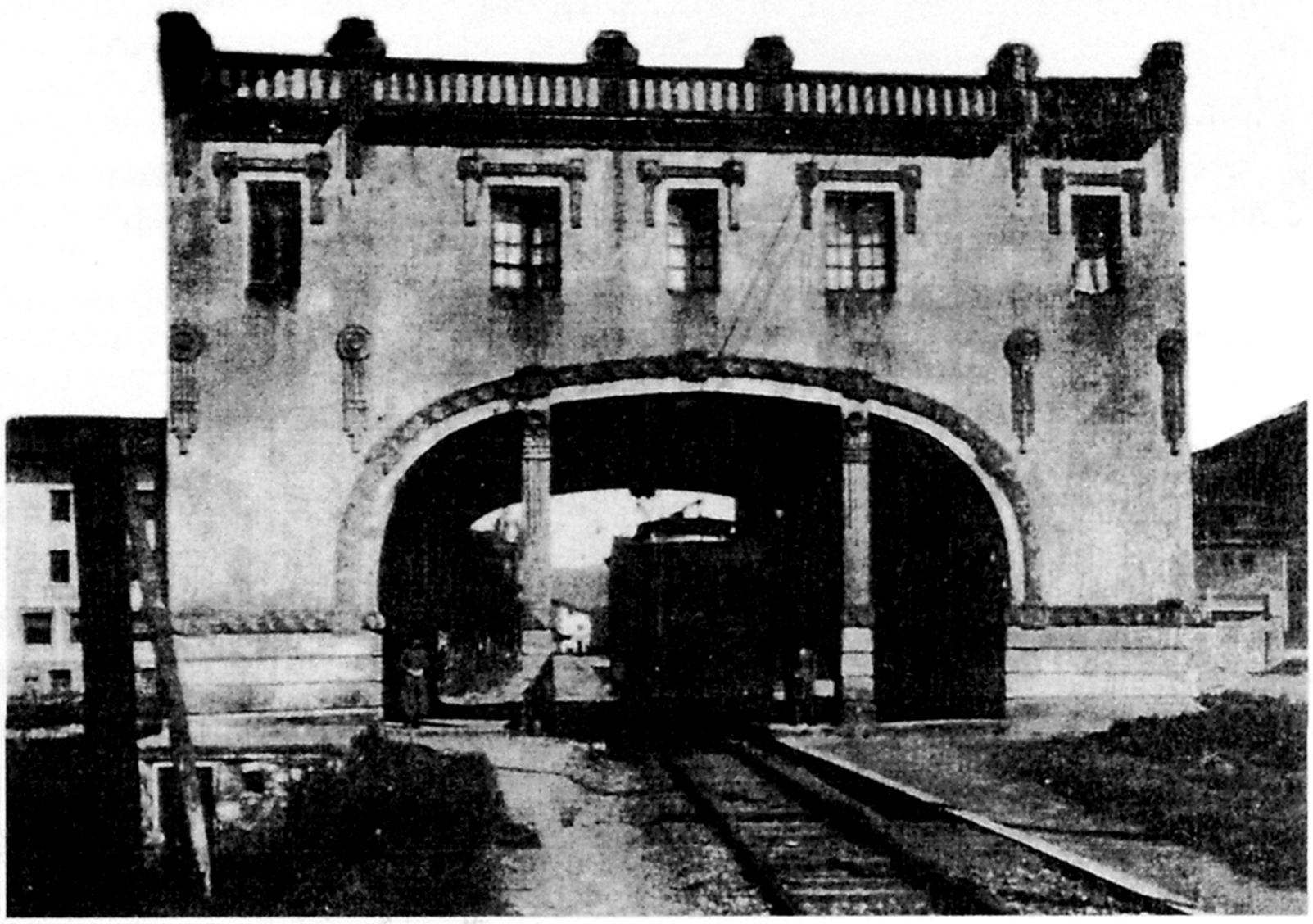
Hogeita hamar hamarkadako urteetan berdez pintatu ziren bagoiak.

Tranbiaren anekdota bitxienetako bat 1954ko maiatzaren 18an, arratsaldeko lehenengo orduetan, gertatu zen. Gertakari hau txantxa moduan hartu zen; eta hurrengo eguneko egunkariek horrelako izenburuekin jaso zuten: *"Hernaniko tranbia eskolara. Atoiak (remolque) ez zuen eskolara joan nahi eta bidaia jarraitu zuen, baina geratu ere geratu zen. Hernaniko tranbiaren eskolaratzea"* (El Diario Vasco). Pasadizo hau honela gertatu zen:

"(...) Bazihoan tranbia goitik behera, atzean atoia zuela, eta motorea *via*tik atera zen, eta lurrean barrena dezente ibili ondoren, espaloira igo zen, arbola bat behera bota eta adornutarako zen elementu kaxkar batek gerarazi zuen eskolan sartzeko eskatu aurretik.

(...) Ez zen ezertxo ere gertatu. Susto txiki horren ondoren, bromak etorri ziren (...)"

Ibilbidearen azpiegitura berak arazoak ematen zituen. Hernaniko "Fábrica de harinas"-en parean zegoen sestra-bide (paso a nivel) inguruan istripu ugari eta larriak gertatzen ziren. Sestra-bide hori ekiditeko, Ergobiatik Zinko-Eneara karretera berria egin zen.



Zerbitzu honek etenaldi gutxi izan zituen, oso egoera berezietan:

- Greba egun batzuetan.
- 1933ko urriko uholdeetan.
- 1934ko urriko gertaeretan.
  Gertaerak horiek 1933ko urtean egin ziren bi hauteskundeen ondorioz izan ziren:
  – 1933ko azaroaren 5ean Autonomia Estatutuaren proiektua onartu zen. (Hernaniko emaitzak hauek izan ziren: Hautesleak 3.427; Estatutuaren alde 2.853; kontra 175).
  – 1933ko azaroaren 19an Espainiako Gorteetan "Eskuindarrak" irabazi zuten. Horien buru "CEDA"ko José Mª Gil Robles zen.

Hernanin oso giro gogorra bizi zen: jendea oihuka, korrika; lapurretak (150tik gora); bi bortxaketa saio; Lizeaga auzoan tiroketak Donostiako "Guardia de Asalto"koekin; Ubarroto txikiko (Ereñotzu) José Manuel Garinen asasinatua; Goiz-Eguzkin etxeko-lehergailuen eztandak... Horrek guztiak ekarri zuen Hernaniri "Txikago txikia" deitzea. Ekainean Fco. Berenguer Yuste jenerala, Antziolako apeaderoaren inguruan, asasinatu zuten Emiliano Huertas anarkistak eta beste biren artean. Horren ondoren, herrian sarjentu bat eta zenbat guardi zibil jarri ziren.

1934ko urrian estatu osoan egin zen greba orokorra, eta Hernanin erabatekoa egin zen. Guardia Zibilaren esku hartu zuen eta, tiroketa baten ondoren, udaletxean gotortu behar izan zen.

Urriaren 6an trenbidean eta Elkano kaleko telefono automatikoaren zentralean hainbat lehergailuk eztanda egin zuen. Donostiatik "Guardias de Asalto"koak etorri zirenean, Zinko-Eneako sarrera, barrikadekin, itxia aurkitu zuten. Etxe miaketak egin ziren eta jende asko atxilotu zuten; gehienak Ondarretako Kartzelan sartu zituzten, eta bertan izan zituzten 1935eko abuztuan Gerra Kontseilua egin arte. Gerra Kontseiluko buru Leon Carrasco artilleria-koronela izan zen eta fiskalak hogeita hamar urte arteko kartzela zigorrak eskatu zituen.

Setio egoera deklaratu zen eta ejertzitoak kaleak patruilatzen zituen. Jende asko erbesteratu zen eta ez ziren itzuli "Frente Popular"ak 1936ko otsaileko hauteskundeak irabazi zituen arte.

Urriaren 11 / 12 arte ez zen tranbia martxan jarri, hasieran, gainera, ejertzitoak zaintzen zuen.

- 1936an, gerra zibila zela kausa, bi hilabetetan (uztailetik irailera).
- 1943ko urtarrilaren 15ean ekaitz batek Astigarragako kotxeretan eragindako kalteengatik. Ekaitzak piztu zuen suteak konpainiako material gehiena hondatu zuen, onik gelditu ziren hiru lokomotore *(la once larga, la siete modelo de tranvías valencianos,* eta *una corta)* eta bidaiarientzako bagoi bat. Kalteen kostua, kontutan 1943a zela, 4.000.000 pezetakoa izan zen. Ezbehar honek zerbitzua material berriarekin hornitzea behartu zuen. 1944an bost motore bakoitza bere atoiarekin *(remolque)* erosi ziren, berri hauek plataforma erdian zuten eta 45 eserleku; kolorea, berriz, urdina eta krema eta zenbakiak 51tik 55era. Bagoi hauek dira hernaniar gehienak gogoratzen dituztenak

1950ean Ergobiatik Zinko-Enearaino zabaldu zen karretera eta, horrela, Ergobiako autobusak Plaza Berriraino iristeko helburua bete zen. Baina berrikuntzak honek aldi berean tranbiaren amaiera aurreratu zuen.

1958ko otsailaren 3an, Florentino Azquetak, konpainiako gerenteak, Hernaniko udalari jakinarazi zion martxoaren 1etik aurrera Donostia-Hernaniko zerbitzuak "behin-behineko" etenaldia izango zuela.

Amaiera oso hunkigarria izan zen.

El Diario Vasco **28 de febrero de 1958**

Adiós al tranvía de Hernani

Hoy hará último viaje

"No vamos a cantar la palinodia al tranvía de Hernani, que se retira de la circulación después de algo más de cincuenta años de servicios prestados. Le ha tocado el retiro y merecido, porque el pobre tranvía dejaba en el trayecto carne de su carne de hierro, y astillas de su costillaje de madera. Pero notaremos su ausencia y viviremos lejos de su concierto de armonías metalúrgicas y de la emoción que siempre parecía culminar en la misma aventura. Porque del tranvía de Hernani se ha dicho mucho, y hasta con exageración en numerosos casos. Se ha hablado de su velocidad, cuando la media horaria siempre imponía un índice de protestas por sus retrasos, y se ha contado en ocasiones que cuando llegaba al punto de destino con exactitud, era por que había circulado por los atajos. Falsa leyenda. El tranvía de Hernani ha cumplido durante medio siglo su cometido con el mismo carácter que cualquier productor realiza el suyo, con las mismas ganas. Unos días estaba más afortunado que otros, pero ha cumplido un fin social incluso.

Gracias al tranvía de Hernani, hemos podido tener a la hora a nuestras lecheras, adquirir en el mercado la verdurita, y los guisantitos del tiempo, la patatita fresca, la fruta. Verdaderamente el tranvía de Hernani ha tenido personalidad, ha sido alegre. Le ha llamado el "tranvía de la sidra", por que eran numerosos los "sagardotzalles" que sábados y domingos lo empleaban como medio de transporte para llegar a los puntos elegidos para catar la rica sidra, y regresar acordes con los movimientos del vehículo. Porque el tranvía de Hernani tenía bastante de "cocktelera", de vasija de hierro fundido con el mismo ambiente.

Tuvo un fin determinado este tranvía, suponía idiosincrasia. Era familiar. En cualquier lugar del trayecto paraba a instancias de la Josepha o de la Gregori, de cualquier casherita que necesitara de sus servicios. Era, eso, un tranvía con muy buenos deseos, que ahora será arrinconado por la veloz corriente de los tiempos, por los autobuses achocolatados que no proporcionarán los ruidos familiares de los vehículos destinados a disfrutar del pasivo, aunque nos sigan proporcionando emoción.

Y esta noche hace su último viaje. Hacia las diez termina su etapa en Hernani, y a las 10,17 finaliza el fin de carrera con el entusiasmo del veterano estudiante que aprueba ... también al fin. Y los caracteres del acto son festivos.

Ayer cuando llamamos a los medios tranviarios de Hernani y Astigarraga, nos preguntaron por el lugar donde se celebraba la cena de despedida. Había ganas de jolgorio, ambiente de despedida de soltero, doblemente soltero cuando se han cumplido los cincuenta años, y la pregunta seguía siendo: ¿Dónde es la cena? ¿Tendremos paga extraordinaria? Y cosas por el estilo. Todo respiraba optimismo.

Y para que la escena final tenga un simbolismo, hasta figurará en la cabina del conductor, el primero que empuñó la manivela con guantes de cuero. El ayer y hoy, separados por cincuenta años, y que servirá para rememorar escenas de viajes dedicados a romerías, meriendas y fiestas, por los donostiarras, y por el elemento rural, para fines comerciales y también festivos, para la visita a la capital, por cuyas calles se paseó durante muchos años.

(...) Son los tiempos modernos que van arrinconando viejos y pesados vehículos por otros más ligeros de ropa de hierro y ruedas neumáticas.

Los tiempos no cambian. Cambiamos nosotros, que a fuerza del vaivén de la vida vamos perdiendo fachada y mostrándonos cochambrosos, haciéndonos viejos, como el tranvía de Hernani, que hoy entrará triunfalmente en cocheras después de cambiar agujas en Amara, (...)".

Azken bidaia, 1958ko otsailaren 28an gaueko bederatziak eta laurdenak aldera egin zen. José Cruz Lasartek gidatu zuen, ordurako erretiroa hartua zuten hasiera-hasierako tranbiako gidariek lagunduta. 51. bagoian txanpan botila hautsi zen eta "Agur Jaunak" abestu zuten. Batek baino gehiagok negar egin zuten.

La Voz de España **1 de marzo de 1958**

Un tranvía llamado locura

Crónica de un viaje entre Hernani y San Sebastián

"El pequeño rectángulo de papel verdoso tiene el numero 121.036. Y acaso resulta más innecesaria que nunca la advertencia de "consérvese el billete", que lleva impresa. Porque es un documento que está dentro de la pequeña historia de nuestra ciudad. Nada menos que un billete del último viaje del tranvía entre Hernani y San Sebastián. Que se inició en la villa hernaniarra, a las nueve y veintiocho minutos de la noche del viernes 28 de febrero de 1958, y terminó a las diez y diez, en la estación de Amara. Un último viaje de perdurable recuerdo por lo que tuvo de emotivo, aunque se tratase de paliar tal emoción con el buen humor de los viajeros en esta postrera salida.

La verdad es que se había hecho acopio de optimismo en la sociedad hernaniarra (...) bajo una pancarta de fino humor, que recogía la efemérides a celebrar, (...)

En el bar hernaniarra Irizar se había congregado la plana mayor de la última "Operación" Hernani-San Sebastián. Y allí estaban, Domingo Sardina –el arrogante mozo de 79 años, que había sido el primer conductor del tranvía e iba a ser, también, el último–, José Antonio Arruabarrena, el segundo conductor en veteranía, y Constantino que completaba con aquellos el trío de supervivientes de la época en que se puso en marcha el tranvía.

Entonces (...) sólo valía 60 céntimos el viaje, y este último (...) 2,50, (...) Se les veía a todos ellos nerviosos. Más, por supuesto, a quienes iban a "trabajar" por última vez: el jefe de tren Teodoro Alustiza, el conductor José Lasarte y el cobrador Sebastián Rodríguez, más el interventor Prudencio Ruiz, (...)

A las nueve y veinte se daba la "orden de marcha". Y centenares de hernaniarras se habían agolpado en el "lugar del suceso" para decir adios al viejo tranvía que desde 1903 había hecho un trayecto que ya se sabía de memoria. Viejos y jóvenes, hombres y mujeres, pequeños, todos en estrecha confraternidad, querían asomarse a las rutas del tranvía de Hernani por que así se llamo siempre, para empujarle con su ilusión. Aplausos, manos que se agitan en adioses, y algunas lágrimas que se quieren ocultar. Es algo que marcha para no volver. Y partir, dicen, es morir un poco ...

Suena el acordeón, mientras el conductor de turno "cede los trastos" a Domingo Sardina a quien su compañero Arruabarrena ha llevado un viejo gorro de tranviario, desteñido por el tiempo y el sol que siempre acarició, a través de la campiña del Urumea, al tranvía que va a morir. Y se pone en marcha el vehículo, que está abarrotado hasta los topes. Tabletean lo aplausos en señal de despedida, y quienes vamos en el tranvía sentimos un cosquilleo de emoción.

(...) La gente, por el camino, detiene el tranvía para saludar a Domingo Sardina, (...) Le estrechan la mano con todo respeto, con admiración, y el hombre parece revivir a tiempos ya pretéritos, mientras asoma su rostro curtido por entre la ventanilla de la cabina del conductor. Estallan cohetes, y nadie sabe de donde surge una trompeta. Con lo cual el acordeonista encuentra en "refuerzo" para completar la "orquesta"(...) Es un tranvía llamado locura, locos cuerdos, la verdad sea dicha. Porque es un grupo de gente de buen humor que lanza al aire sus cánticos de despedida a "algo" que ha significado mucho durante más de medio siglo.

(...) al tocar "silencio" (...) Vítores y aplausos, abrazos y saludos (...)

Cuando llegue a viejo ya tendré otro recuerdo que contar. Y dicen que recordar es volver a vivir ..."

Miguel Vidaurre

Tranbiari behin-betiko amaiera 1959ko maiatzaren 6an, eman zitzaion, Obras Públicas Ministerioaren Dekretuz. Dekretuak, 1949ko apirileko 21eko Legearen 45 artikuluaren babesean, zerbitzua bertan behera uztea baimentzen zuen.

1959ko maiatzaren 20ko BOEk Fco. Francoren dekretu bat argitara eman zuen, non tranbiaren errailak txatarrerako saltzea baimentzen zituen.



José Miguel Guerra, Astigarragakoa bera, 1958an konpainiako langileetan urte gehien zeramana zen (1920an hasi zen lanean enpresa honetan eta ia 40 urte eman zituen ofizioan). Malenkonia handiz hitz egiten zuen tranbiaren amaiera gertu zegoela eta. Tranbiaren gidaria izan zen eta bere laneko urte guztietan hamaika bidaia egindakoa zen (Azkeneko urteetan, sei bidaia eguneko). Pasadizo asko zituen gogoan, nahiz eta momentuan ez zitzaion bat etortzen kontatzeko. Bai gogoratzen zuela istripu asko izaten zirela, batez ere autoek eta gurdiek eragindakoak, trenbidea gurutzatzerakoan kontu gutxirekin zeharkatzen baitzuten. Halere, bera gidari zela, ez zitzaion tokatu istripu larririk. Pena handiz hitz egiten zuen, bere bizitza guztia eskaini zion lanbidea desagertzear zegoela eta.

Tranbiari egiten diogun omenalditxo hau bukatzeko, garai horiek ezagutu zituzten hernaniarrei orduko pasadizok kontatzeko eskatu diegu. Hona hemen kontu batzuk:

Gogoratzen jarri eta garai hartako garraio publikoa gaurkoarekin konparatzerakoan, konturatzen naiz orduan ilusio handiagorekin bidaiatzen zela (beharbada adina izango da).

Tranbian ibiltzea izugarrizko odisea zen, zazpi kilometroko ibilbidea egiteko hiru ordu laurden behar ziren, bidaian bezperan egin ez genituen etxeko lanak egiten genituen; eta Donostiako azoketara barazkiak eta esnea saltzera joaten ziren emakume baserritarrekin amistadea, eta bihurrikeriak, egiten genuen.

Hernani-Donostia ibilbidea egiteko hiru tranbia mota zeuden:

- *"Ofizialak", burdinazko txaparekin egindako estruktura zuten; sarrera bagoiaren erdian zuten ate bikoitzetik izaten zen eta 50etik 55era zituzten zenbakiak; kolore urdin eta beixekoak ziren. Hauek ziren "tinkoenak" eta erosoenak, (eserlekuak oihalezkoak eta armazoia burdinazkoa zuten). Konpainiaren inizialak zituzten SEFT (Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías) eta guk horrela itzultzen genituen: "Se Esperan Fuertes Trompazos".*
- *"Topo" deitzen zirenak, normalean Donostia eta Irungo ibilbidea, tunel askoren barrena, egiten zuten; eta beharrezkoa zenean, Donostia eta Hernaniko ibilbidea egiteko erabiltzen ziren. Egurrezkoak ziren, marroi kolorekoak eta sarrera bagoiaren bi muturretatik zuten, merkantziaren zamaketarako, berriz, erdiko sarrera erabiltzen zuten.*
- *Beste mota bat egurrezko tranbia zen, urdin kolorekoa, sarrera bi muturretatik zuen eta "Carmen Miranda" deitzen genion, dantzari ospetsuaren oroimenez. Hamaikagarren zenbakiak, bagoiaren alde bateko goialdean, Anís del Mono-ren iragarkia zuen.*

Astigarragako kotxerasetik Hernanira Antziola-Mendi bitarte vía bakarretik egiten zuten, hor itxaroteko via bat zuten eta bi tranbiak hor gurutzatzeko ziren. Gurutzatzerakoan latoizko testiguak trukatzen zituzten, Aldaketa egin zela ziurtatzeko Hernaniko testigua Antziolan gelditzen zen eta bestea Astigarragara eramaten zuten.

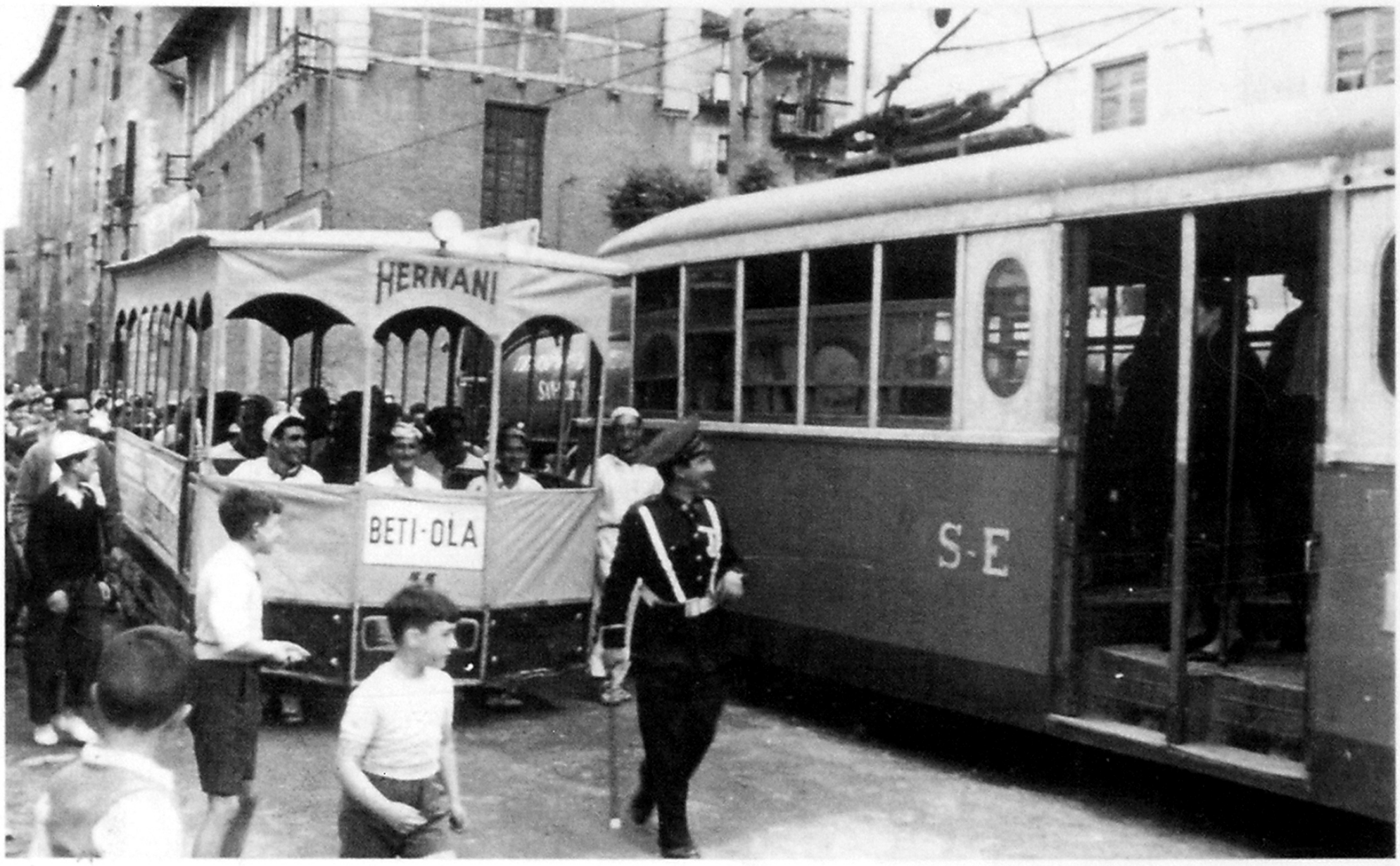
Gogoratzen dut Meltxor eta Teodoro gidariak gure jomuga izaten zirela, beste gauzen artean tranbia pixka batean gidatzen uzteko; testiguen trukaketa egiten uzteko; euria egiten zuen egunetan, gurpilak ez irristatzeko, errailetan hondarra botatzen uzteko, eta abar.

Baita ere gogoratzen dut Harineraren parean, ibaiaren gainetik igarotzerakoan, korrientearen pertxak jaisten genituela eta tranbia zubiaren erdian gelditzen zela bidaiarien izua eraginez.

Tranbiako kobratzaileen artean batez ere bi gogoratzen ditut: Martxel, hau zen turuta jakaren paparretik zintzilik eramaten zuen bakarra, besteek txilibitua eramaten zuten; eta guk jotzen uzteko eskatzen genion. Martxel beti moldatzen zen turuta uzterakoan gure masailak berearen parean jartzeko, eta orduan bizarrarekin igortzen zigun.

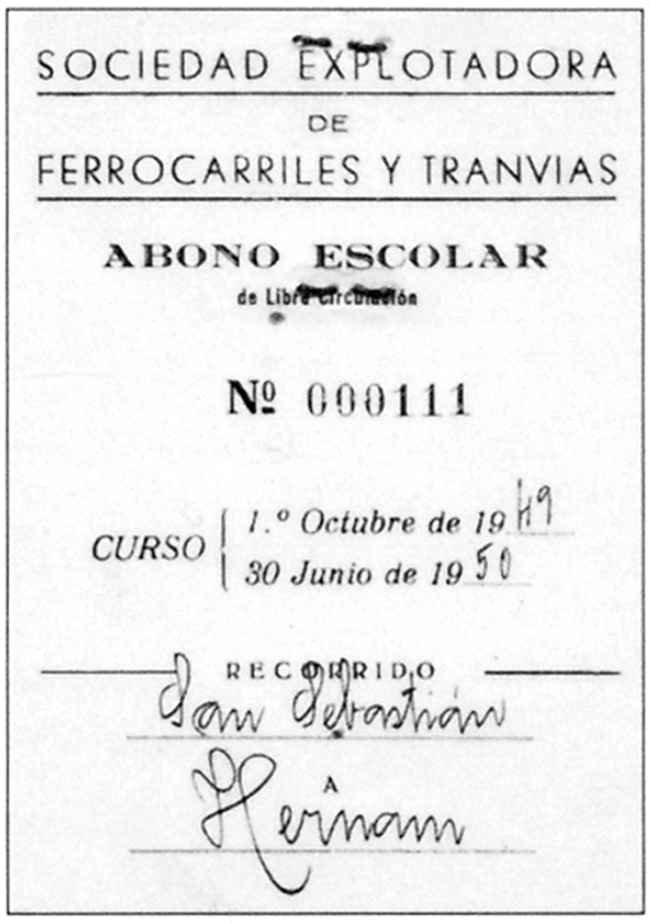
Beste kobratzailea Luis zen, Gure Izarrako kidea, eta Astigarragako futbol taldean jotzen zuen garaiko hamaika pasadizo kontatzen ziguna. Gaur egun ere Ergobiatik barrena paseoan topatzen dugunean, solasaldi goxoak izaten ditugu.

"Tranbiero" eta gure artean oso komunikazio ona genuen. Tranbian egiten genituen bihurrikeria guztiak, nola edo hala, haien onespenarekin egiten genituen. Gaur egun esango genuen bezala, gure "tutoreak".



Halako arrastoa utzi zuen tranbiak Hernanin eta hernaniarrengan non ez baitago 50 hamarkadako bukarera aldera ("tximist gurdia" desagertu aurretik) egin ziren Sanjoanak gogoratu besterik. Sanjoan horietan Beti Ola koadrilla-txarangak, tranbiaren oroimenez, karroza hau atera zuen.

(Argazkia: Hernaniko Udal Artxiboa- Eulali Aranburuk utzia)



SOCIEDAD EXPLOTADORA
DE
FERROCARRILES Y TRANVIAS

ABONO ESCOLAR
de Libre circulación

Nº 000111

CURSO { *1.º Octubre de 19 49*
30 Junio de 19 50

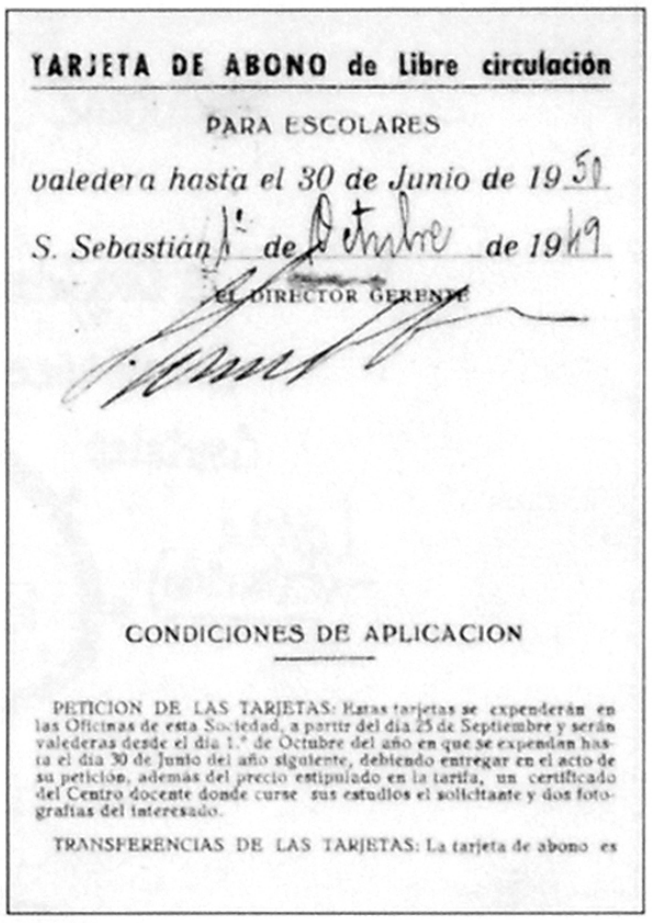
RECORRIDO
San Sebastián
A
Hernani



a Favor de D. Jose Antonio Ruiz Ortiz

Importe incluido impuestos unificados Ptas. 299'60
Gastos de confección ..... » 1'40
TOTAL... 27'60

Firma del interesado



TARJETA DE ABONO de Libre circulación

PARA ESCOLARES

valedera hasta el 30 de Junio de 19 50

S. Sebastián 1º de Octubre de 19 49

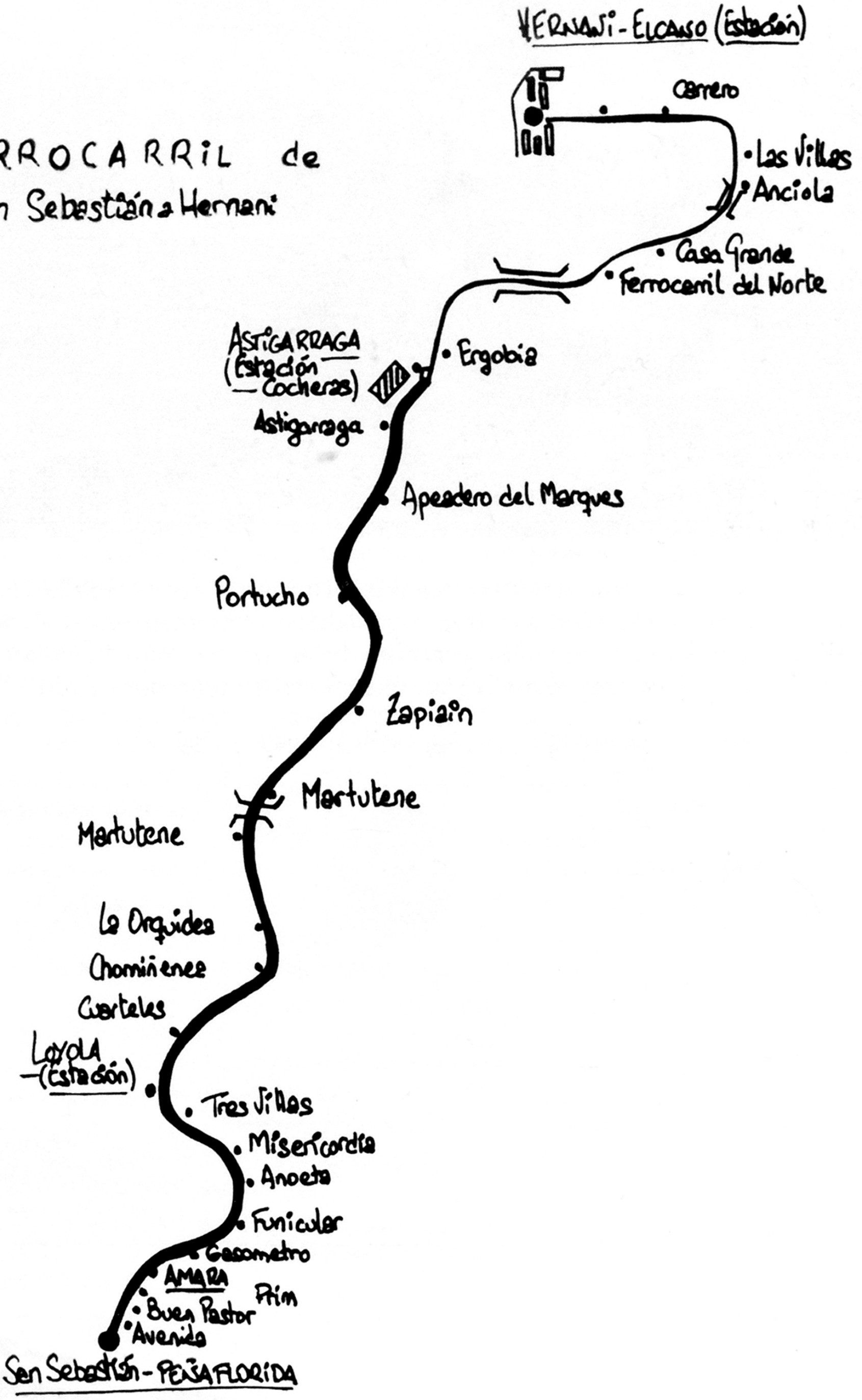
EL DIRECTOR GERENTE

CONDICIONES DE APLICACION

PETICION DE LAS TARJETAS: Estas tarjetas se expenderán en las Oficinas de esta Sociedad, a partir del día 25 de Septiembre y serán valederas desde el día 1.º de Octubre del año en que se expendan hasta el día 30 de Junio del año siguiente, debiendo entregar en el acto de su petición, además del precio estipulado en la tarifa, un certificado del Centro docente donde curse sus estudios el solicitante y dos fotografías del interesado.

TRANSFERENCIAS DE LAS TARJETAS: La tarjeta de abono es

FERROCARRIL de San Sebastián a Hernani



EL TRANVIA DE HERNANI

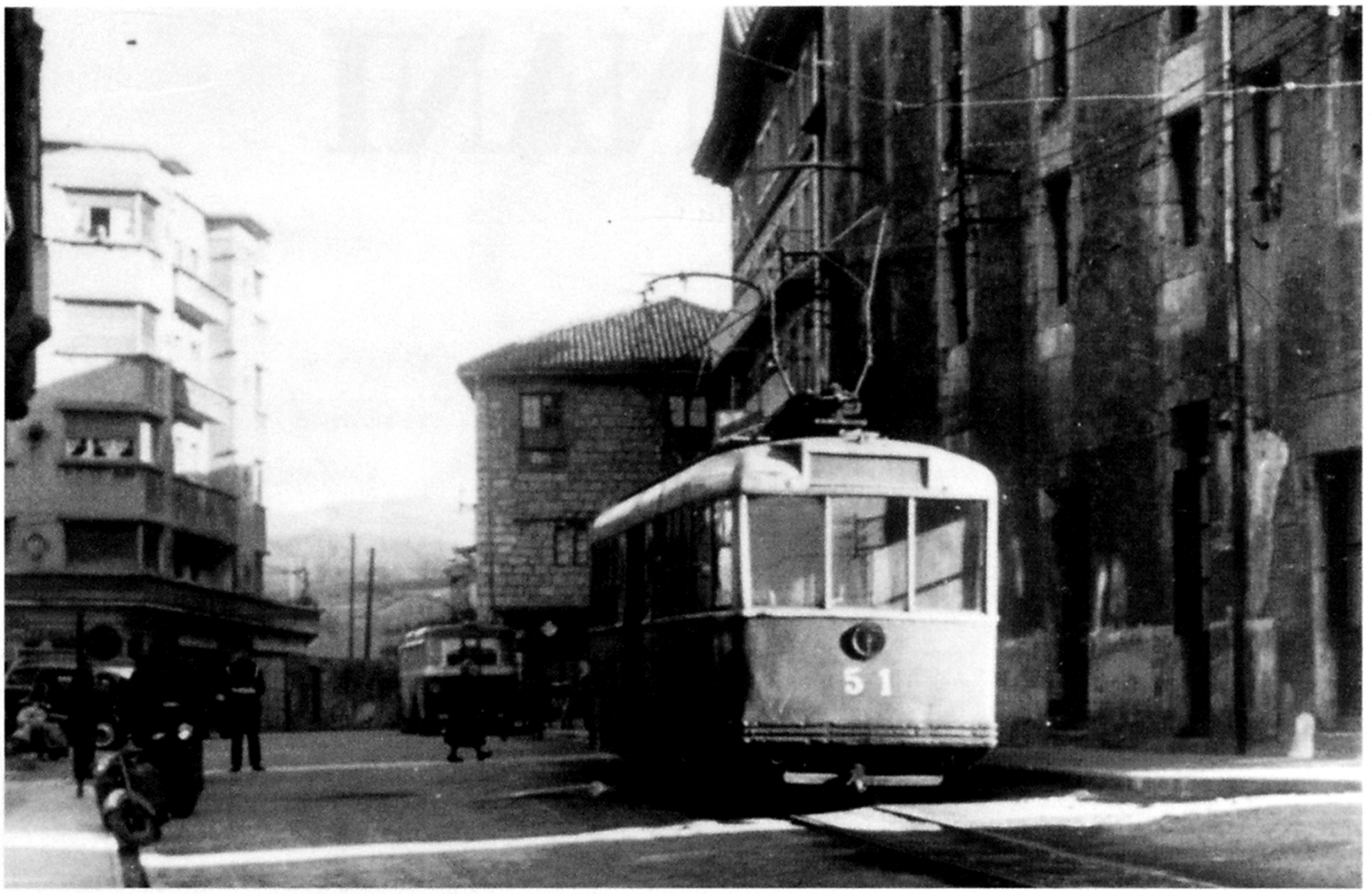
"... Y dicen que recordar es volver a vivir..."

EL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A HERNANI

Durante la primera mitad del siglo XX, en el transcurso de los 55 años que van entre 1903 y 1958, el ferrocarril, que no tranvía[1], que unía la capital donostiarra con Hernani marcó profundamente la vida de la villa y la de todos sus habitantes; la de todos los que en él se acercaban a ella, o la de todos aquellos que hacían uso de él. Fue el popularmente conocido "tximist gurdia" ("carro de chispas"). El tranvía eléctrico que unía San Sebastián y Hernani era así calificado ya que aquellos vagones o coches corrían con "gran ruido de chatarra y con gran aparato eléctrico"[2].

El, a lo largo de sus años de existencia, permitía a los vecinos de Hernani, Astigarraga, Martutene, Loyola, etc. acercarse a la capital a vender sus productos (los obtenidos de las explotaciones de sus caseríos –verduras, leche, etc.–), a trabajar o simplemente a visitarla; y a los donostiarras, hasta el Valle del Urumea para allí disfrutar de sus sidrerías, fiestas y festejos, y demás atractivos.

Son numerosos los hernaniarras que recuerdan el antiguo tranvía y muchos de ellos añoran tiempos pasados que, personificados en la figura de este medio de transporte, por muchas causas, marcaron la historia grande y pequeña de la villa de Hernani. En definitiva, este medio de transporte, y de comunicación, y todo lo que llegó a representar, influyó e impregnó profundamente la vida hernaniarra durante como decimos, la primera mitad del siglo XX.



(1) Al atravesar terrenos propiedad de particulares así, como ferrocarril, debía ser considerado aunque, popularmente, siempre fue conocido como tranvía, el Tranvía de Hernani.
(2) BLAS ZULETA, Luis: "Hernani entre dos guerras, 1872-1936. Medio siglo de la vida de Hernani". Hernaniko Udala. 1985 (pág. 46).

Las primeras noticias que tenemos de un proyecto de tranvía que uniera Hernani con San Sebastián datan de 1889 pero, no es hasta comienzos del siglo XX cuando se lleva a efecto y se materializa. Entre finales de 1889 y 1890, el consistorio hernaniarra cruza correspondencia con el Ministerio de Fomento en el sentido de que se proteja al máximo el proyecto inicial, presentado por el Sr. Tomás Erice, de un ferrocarril de vía estrecha entre Hernani y San Sebastián.

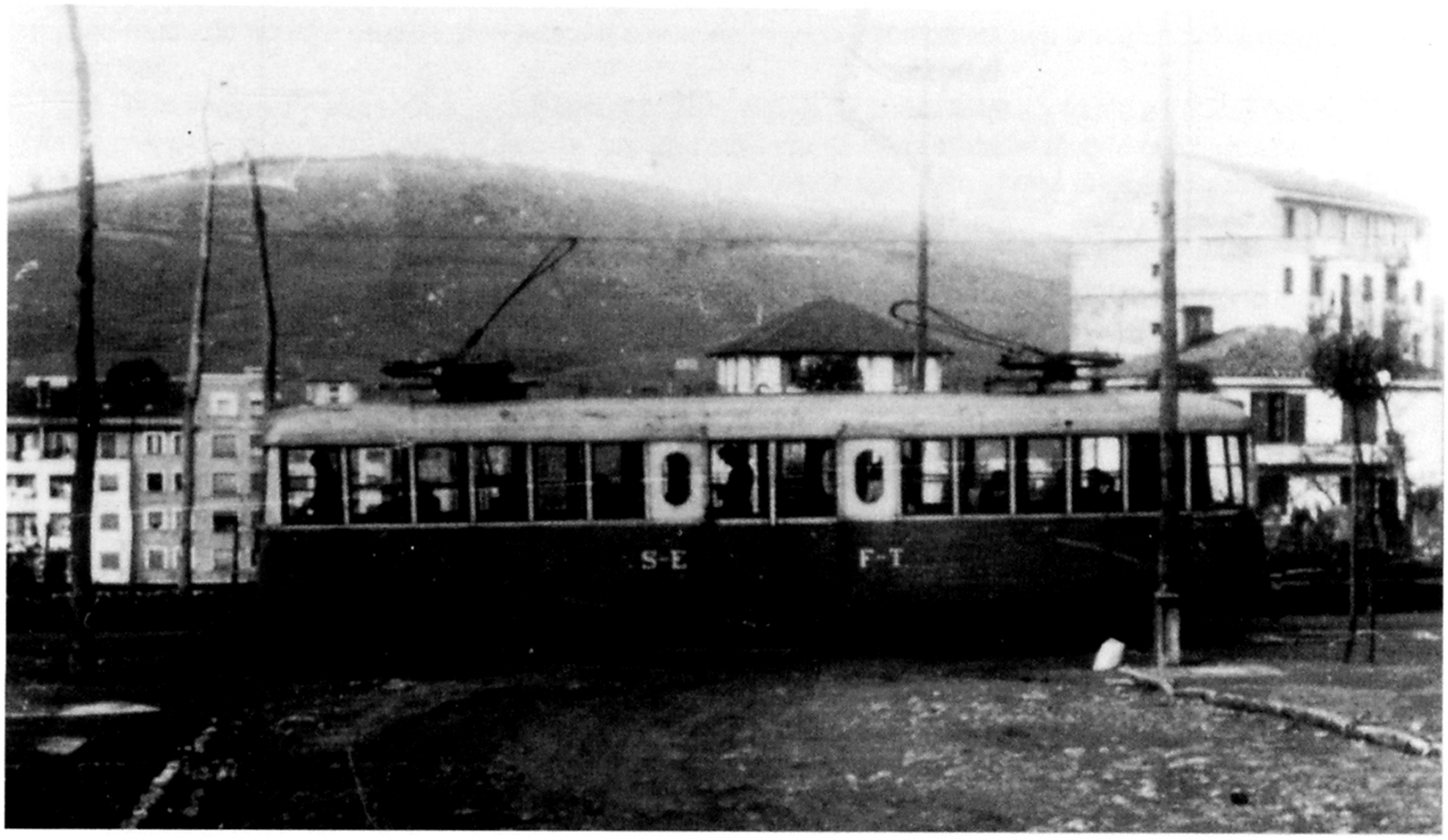
Pero, como decíamos, no es hasta 1899-1900 cuando se retoman las gestiones que llevarían definitivamente a la materialización del proyecto, a la implantación de un servicio de transporte de viajeros, y mercancías, que uniera la capital guipuzcoana y Hernani. En 1900 se presentan los proyectos de:

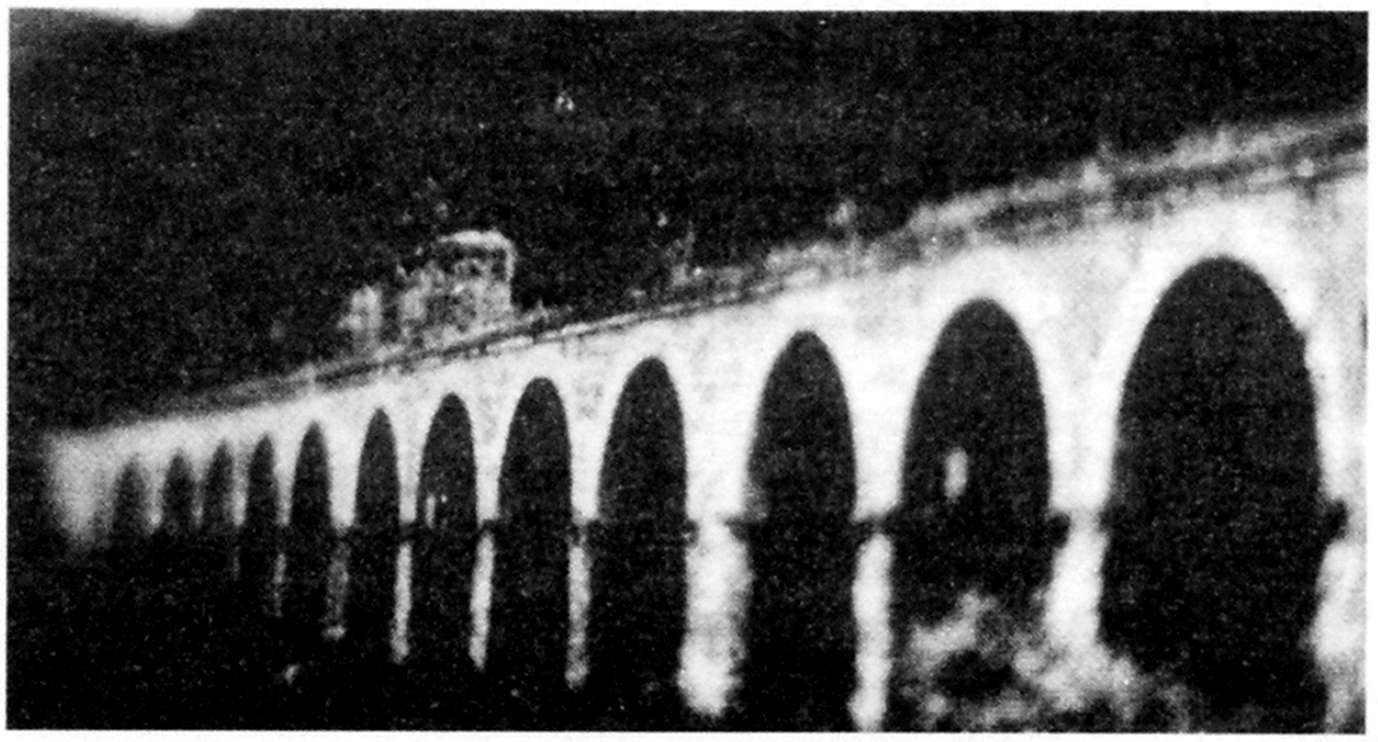
- Manuel Garbayo Moreno. Presenta un proyecto de tranvía eléctrico y por carretera, de vía métrica.
- Tomas Erice (Logroño). Tranvía eléctrico y por carretera por vía propia, según los tramos.
- Manuel Martí, de tracción a vapor.

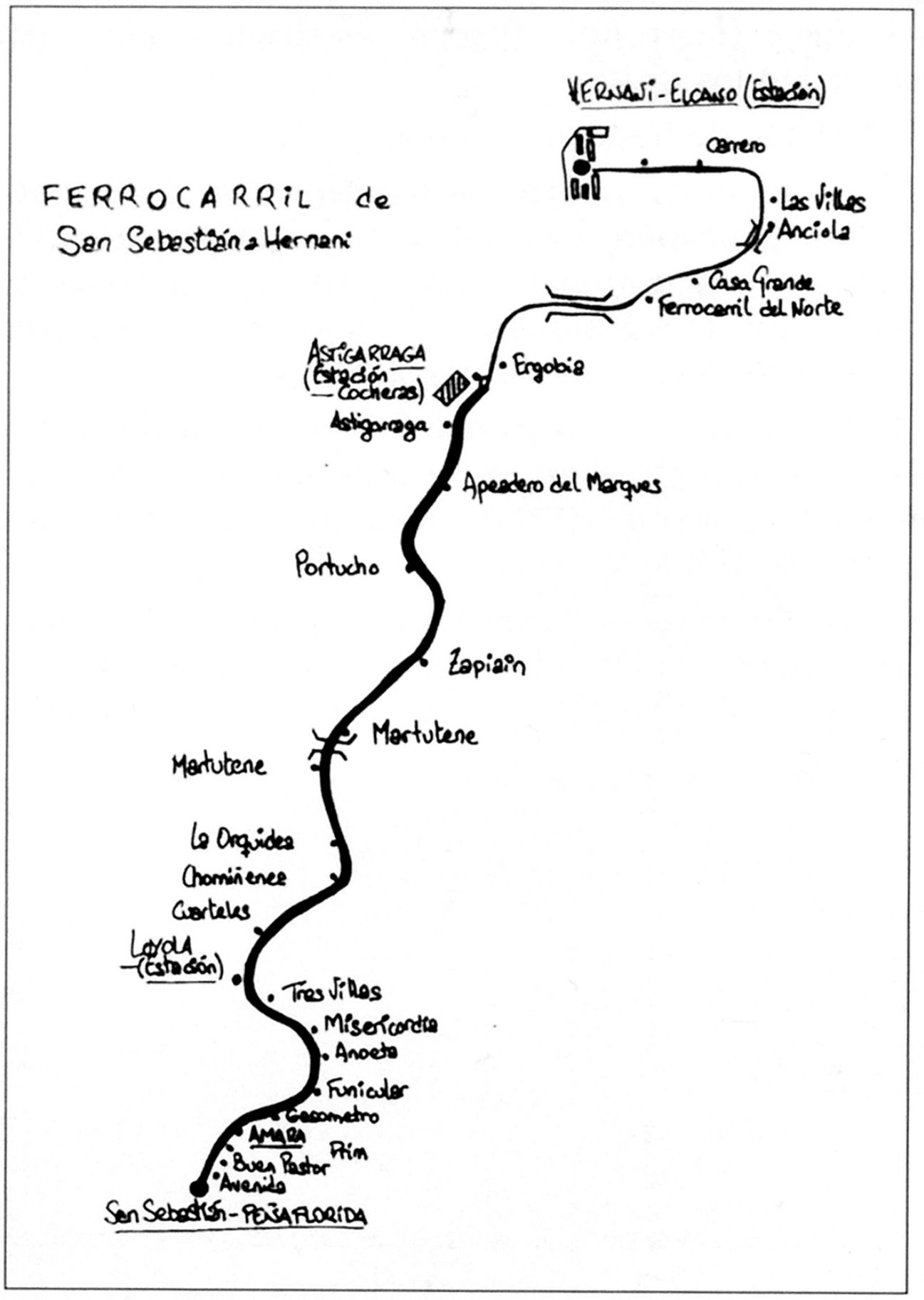
Las diferencias entre los tres son simplemente de matiz, bien en su arranque desde San Sebastián, bien en su trayecto por la capital. Además, el Ayuntamiento donostiarra impuso, cuando menos, curiosas condiciones: el tranvía no debía rebasar la velocidad de 10 km/h. en el casco urbano, donde las conducciones eléctricas debían ser subterráneas, etc.

Es en 1901 cuando se constituye la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani S. A., según escritura pública otorgada el 12 de febrero. Posteriormente es modificada en 1905, fecha de la que datan sus estatutos. Su primer director fue D. Alonso Zabala.

Ultimándose el proyecto, hacia 1902 se discute sobre como sería el tranvía, como serían los coches del tranvía (parece ser, similares a los del tranvía de Barcelona). De igual manera, se decide cual sería el recorrido definitivo.







La línea contaba con un recorrido de 11.681 m. En él, 5 estaciones: Peñaflorida, Amara, Loyola, Astigarraga y Hernani, y 25 apeaderos.

El trayecto era de doble vía hasta Loyola (4 km.), aunque posteriormente se fue prolongando hasta Zapiain (6.500 m.) y finalmente hasta Astigarraga (8.300 m.). Allí se construyeron los almacenes y cocheras de la compañía.

Su inauguración, inicialmente, estaba prevista para el mes de octubre de 1902. No fue así. En marzo de 1903, ya muy adelantadas las obras, se pensó en el mes de mayo, pero también se retraso.

Durante el mes de junio de 1903 se llevan a cabo las pruebas de seguridad, generalmente de noche, y a finales de mes las pruebas con autoridades. Ya solo faltaba la autorización del Ministerio.

Llego el día, 2 de agosto de 1903. La prensa del día reseñaba con todo lujo de detalles, y con alguna sugerencia para con la villa hernaniarra, el evento:

La Voz de Guipúzcoa **2 de agosto de 1903**

Progresos locales

El tranvía de Hernani

Ayer se recibió, por fin, la autorización para poner en explotación el tranvía eléctrico de San Sebastián a Hernani, y en su consecuencia, hoy se abrirá al servicio público la nueva línea.

Construida sin regateo material alguno, sujetándose a los adelantos modernos, este tranvía se halla exento de las muchas molestias que producen al viajero vías de comunicación análoga y ferrocarriles económicos, y todo su material, que es suntuoso, se desliza suavemente sobre los raíles, sin las trepidaciones, vaivenes y oscilaciones que forman el molesto séquito inherente a empresas de la índole de esta.

La excelente construcción de la vía, sus contadas y suaves curvas, el nivel constantemente igual que se mantiene en todo su trayecto, que es de 12 kilómetros aproximadamente, y los pintorescos lugares que atraviesa este tranvía modelo, son condiciones más que suficientes para augurar a la naciente empresa un éxito lisonjero.

Arrancando de la calle de Elcano y siguiendo por la de Guetaria, plaza de Alfonso VIII y terrenos de Amara, continua lamiendo los bordes del paseo de la Fuente de la Salud, pasa por las inmediaciones de la fábrica del gas, y describiendo una amplia curva que comienza al pié de Puyo, invade la linda ribera del Urumea, pasa por Basamartiñene, atraviesa un corto túnel y desemboca en la plaza del encantador valle de Loyola.

Después de cruzar la carretera, en los linderos del caserío Olaeche y enroscándose al Urumea en un corto trayecto, pasa por Chomiñenea y lánzase por la hermosa vega de Crishbaldegui, desde donde se contempla un espléndido panorama en el cual se destacan Ameizagaña, San Marcos y Choritoquieta, alturas regadas con generosa sangre en nuestras enconadas luchas intestinas, por la izquierda; la gran mole de Santiagomendi, azote de la valerosa villa de Hernani durante el memorable asedio que sufrió esta en la ultima guerra carlista y el apiñado caserío de Astigarraga, pueblo que aparece recostado al pié del histórico monte, por el frente; la cumbre de Alcano, por la derecha; y volviendo la vista hacia atrás, el inconmensurable sombrero de copa que sirve de remate a Montefrio, levantado por la célebre y poderosa compañía de Caracas, testigo mudo de nuestra pasada grandeza, en cuyos viejos y curiosos paredones anidan hoy los murciélagos y lagartijas.

Ya la línea corre adosada a la carretera, traspone el puente de Martutene y frente a Irasinuenea se desvía de ella, penetra en la pintoresca campiña, vuelve a atravesar la carretera en el recodo que forma para tomar a Astigarraga y se detiene al pié de una cantera donde existe un apeadero y tiene la empresa sus almacenes para depositar el material.

Continuando el trayecto trazado y atravesando el barrio de Ergobia por un hermoso manzanal, comienza en la planicie de Chalaca un suave declive que va a salvar, por medio de un sólido y elegante viaducto, obra costosa de sillería y hierro, la carretera y la vía del ferrocarril del Norte, para seguir paralelo a la carretera, en un corto trecho, penetrar luego en la pradera y cruzando por Arriola, venir a morir a Hernani.

La vista de Montevideo, Oriamendi, Santa Bárbara y Buruntza, lugares de triste recordación, los magníficos y dilatados horizontes que abarca la mirada, el perfumado aroma del campo por donde atraviesa la nueva línea, todas estas circunstancias hacen que el tranvía de San Sebastián a Hernani reúna atractivos que han de agradar al público.

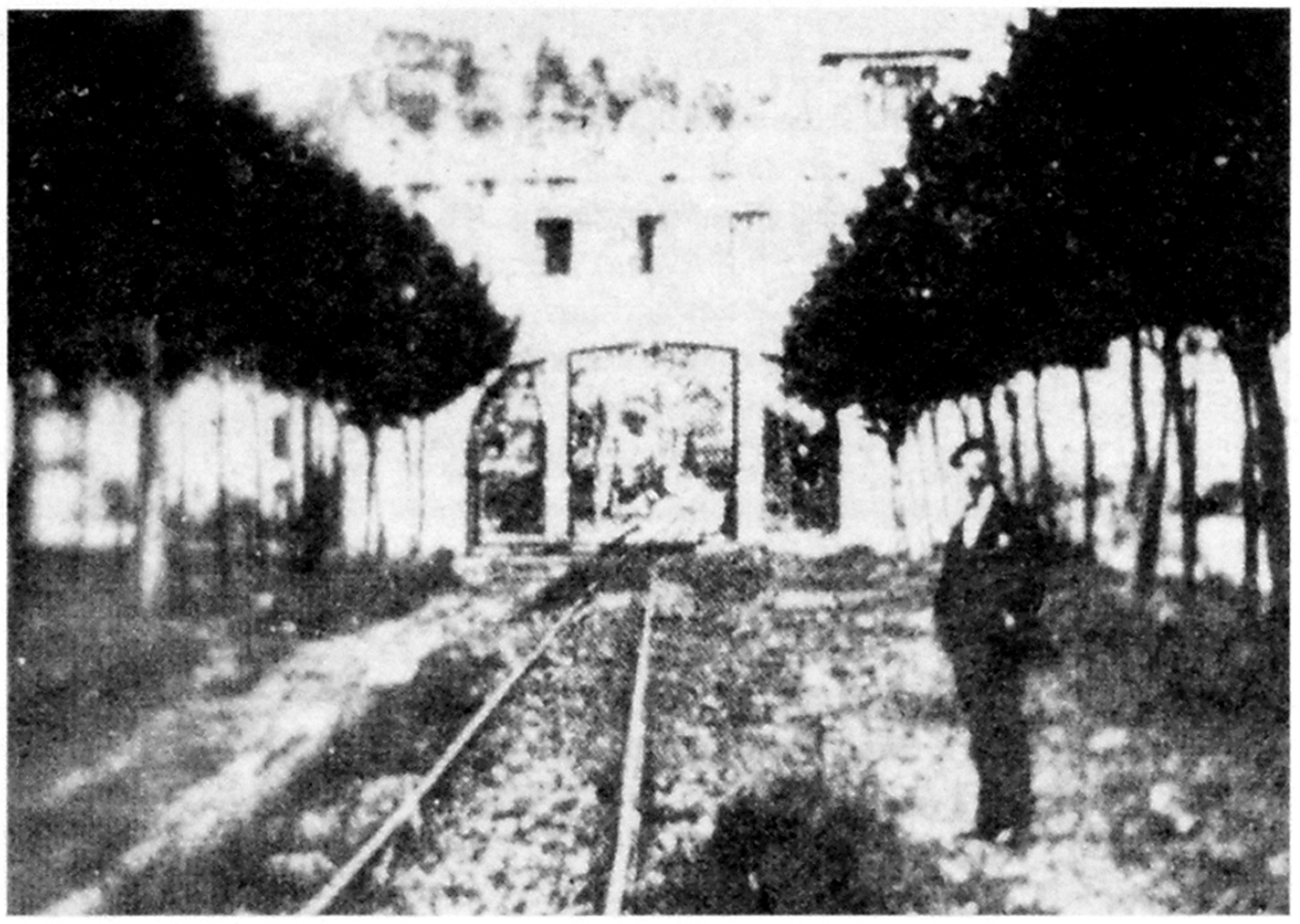
No cabe dudar que esta vía de comunicación ha de merecer la preferencia del excursionista y está llamada a dar vida, desarrollo y gran impulso al tráfico entre ambas poblaciones.

Conocidos son, por otra parte, los lazos de amistad y simpatía que existen entre la capital donostiarra y la invicta Hernani; pero se hace necesario, es de todo punto indispensable, que el pueblo de Juan de Urbieta se coloque en condiciones de recibir dignamente al viajero, brindándole con comodidades de que hoy carece, montando establecimientos que ofrezcan cierto confort y buena mesa y pasar agradable su estancia.

Todos ganarán con ello.

El material era de lo más moderno de la época. Los primeros coches, pintados de amarillo, eran como los que circulaban por Barcelona. Con el tiempo, estos se iban renovando y ampliando en numero con nuevos modelos de mayor capacidad (en 1906 se adquieren por el precio de 40.000 ptas./unidad seis modelos fabricados en Zaragoza por CARDE y ESCORIAZA, con capacidad para 50-60 viajeros y con un gran alumbrado).

En este sentido, igualmente, tras un largo proceso de gestión y tramitación (1903-1914) se dan por concluidas las obras de construcción de la estación terminal de Hernani, en la calle Elcano, aunque las vías se prolongaran hasta la Plaza de los Fueros.



Posteriormente en 1935, ante los numerosos accidentes que se provocaban por el cruce de peatones y vehículos de motor en este último tramo, se solicita por parte del Ayuntamiento la supresión del tránsito entre la estación y la Plaza de los Fueros.



Van pasando los años, y las anécdotas se van sucediendo. Pero de igual manera, es cada vez mayor el arraigo de este medio de transporte entre los habitantes de Hernani. Así, en 1915 se llevan a cabo una serie de diligencias para aclarar las circunstancias por las que el 24 de marzo nace una criatura (Antonia Catalina Acedillo Ventura) en el tranvía, a la altura de Bestizan (Florida auzoa) cuando la madre se dirigía a un centro hospitalario de la capital.

Pero, los accidentes, igualmente, también se van sucediendo; accidentes que llegan a causar la muerte de personas que eran atropelladas al cruzar por las vías e incluso, en alguna ocasión, al ir a socorrer a los heridos.

Los problemas económicos van siendo latentes en la década de los años 20 y hacia 1925, la Junta General de la Compañía delega en el Ayuntamiento la deliberación sobre la conveniencia o no de la disolución de la misma, o su traspaso a la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, la famosa S.E.F.T. El 26 de mayo de 1926 finalmente es transferida, explotando la mencionada sociedad el servicio entre Hernani y San Sebastián hasta su desaparición en 1958.

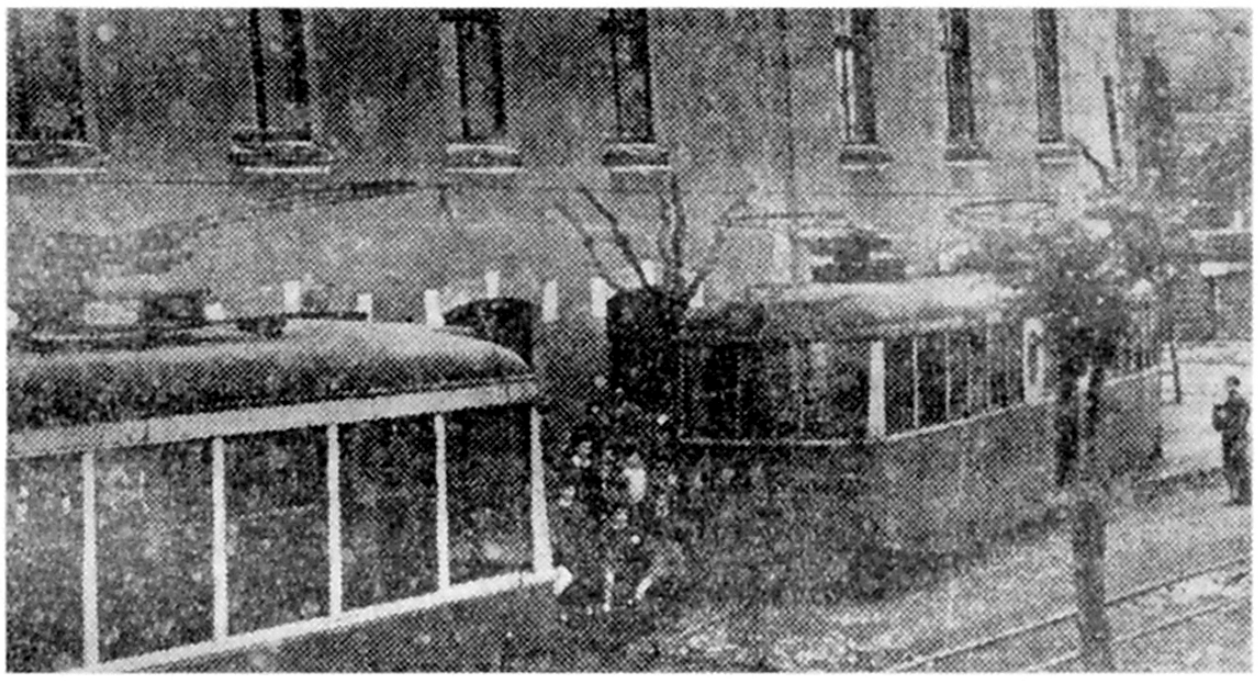
Del año 1928 es el proyecto de ampliación del trayecto de nuestro tranvía al vecino pueblo de Urnieta, y así se reflejó en el Decreto de fecha 16 de Abril, que declaraba de utilidad pública dicho trayecto, fijaba la fianza a pagar a la empresa S.E.F.T. y establecía las fincas que debían ser expropiadas. Pero el proyecto nunca se materializó.

Por aquella época el servicio se hacía cada cuarto de hora por la mañana y cada media hora por la tarde hasta las 21:17 horas; horario que de igual manera, parece mantenerse hasta el final de su existencia. Es en esta época, en el transcurso de los años treinta, cuando se pintan los coches de verde.

Uno de los hechos más curiosos, de entre todos los que vivió el viejo Tranvía de Hernani, ocurrió a primera hora de la tarde del día 18 de mayo de 1954. El suceso se tomó un poco a broma; así lo titularon los periódicos del día siguiente: *"El Tranvía de Hernani a la escuela. El remolque no quiso ir a clase y continuó el viaje, siendo detenido. La escolaridad del Tranvía de Hernani"* (El Diario Vasco). Los acontecimientos fueron como sigue:

" (...) Bajaba el vehículo que arrastraba un remolque, y el motor se salió de la vía, hizo un respetable recorrido por tierra, subió a la acera, derribó un árbol y otro escuálido elemento estético le detuvo antes de pedir entrada en el centro docente local.

(...) No pasó nada. Después del pequeño susto, vino la guasa (...)".



Pocas fueron las suspensiones del servicio, salvo en ocasiones excepcionales como:

- Algunos días de huelgas laborales.
- Las inundaciones que se produjeron en octubre de 1933.
- Los sucesos de octubre de 1934, que venían precedidos por la situación política que se vivía desde la aprobación, por referéndum, del proyecto del Estatuto de Autonomía el día 5 de noviembre de 1933 (por cierto que en Hernani los resultados fueron: Electores 3.427; a favor 2.853; en contra 175) y como consecuencia de la victoria de las "Derechas" (encabezadas por la "CEDA " de José María Gil Robles) en las elecciones a las Cortes españolas del 19 de Noviembre de 1933.

  En Hernani el ambiente era muy tenso, con gritos, carreras, más de 150 robos, dos intentos de estupro (violación), tiros en el barrio de Liceaga, con la Guardia de Asalto de San Sebastián, el asesinato de José Manuel Garín en Ubarrtoto-Txiki (Ereñozu) y la explosión de unas bombas "caseras" en Goiz-Eguzki, dieron lugar a que Hernani fuera conocido como el "pequeño Chicago". En junio fue asesinado por el anarquista Emiliano Huertas y otros dos individuos no identificados, en las cercanías del apeadero de Anciola, el General Don Francisco Berenguer Yuste. Como consecuencia de todos estos sucesos se instalaron en el pueblo un sargento y varios números de la Guardia Civil.

  En octubre de 1934 se produjo una huelga general a nivel de todo el Estado, siendo Total en Hernani. Intervino la Guardia Civil, la cual, tras un intercambio de disparos con fuego real, tuvo que hacerse fuerte en el Ayuntamiento. El 6 de octubre explotaron artefactos en la vía del tren y en la central del teléfono automático de la calle Elcano. Los Guardias de Asalto que vinieron de San Sebastián se encontraron el paso cerrado con barricadas instaladas en Cinco Enea. Se produjeron: Registros Domiciliarios; Numerosas Detenciones, la mayoría de los cuales fueron ingresados en la Cárcel de Ondarreta donde esperaron hasta agosto de 1935 a que se celebrara un Consejo de Guerra, presidido por el Coronel de artillería León Carrasco y el Fiscal pidió hasta treinta años de reclusión. Se declaró el Estado de Sitio y el ejército patrullaba por las calles; muchas personas se exiliaron y no regresaron hasta febrero de 1936, una vez que el Frente Popular ganó las Elecciones.

  Hasta el 11 ó 12 no comenzaron a circular los tranvías, que en un principio lo hubieron de hacer custodiados por el ejército.
- Como consecuencia de la Guerra Civil, dos meses (julio a septiembre), en el año 1936.
- El 15 de enero de 1943, a consecuencia de una tormenta, se produjo un importante incendio en las cocheras de Astigarraga; incendio que inutilizó gran parte del material de la compañía (únicamente se salvaron un furgón de viajeros y tres locomotoras –la once larga, la siete modelo de tranvías valencianos y una corta–). Los daños fueron calculados, recordamos, en 1943, en 4.000.000 de ptas. Ello hizo que la línea se reforzara con nuevo material. En 1944 se adquirieron cinco moto-

res y sus correspondientes remolques, estos con plataformas en el centro y capacidad para 45 plazas sentadas. Su color era azul y crema y su numeración del 51 al 55, las máquinas que verdaderamente, más recuerdan gran cantidad de hernaniarras.

La apertura de la carretera que desde Ergobia alcanza Zinko-Enea, obra finalizada en 1950 y pensada como solución óptima para que la linea de autobuses de Ergobia llegara a Hernani, hasta Plaza Berri, lo que fue la sentencia de muerte del tranvía.

El día 3 de febrero de 1958, Florentino Azqueta, director gerente de la compañía, comunica al Ayuntamiento de Hernani la suspensión "provisional", a partir del 1 de marzo, de la línea San Sebastián-Hernani.

La clausura fue muy emotiva.

El Diario Vasco **28 de febrero de 1958**

Adiós al tranvía de Hernani

Hoy hará último viaje

"No vamos a cantar la palinodia al tranvía de Hernani, que se retira de la circulación después de algo más de cincuenta años de servicios prestados. Le ha tocado el retiro y merecido, porque el pobre tranvía dejaba en el trayecto carne de su carne de hierro, y astillas de su costillaje de madera. Pero notaremos su ausencia y viviremos lejos de su concierto de armonías metalúrgicas y de la emoción que siempre parecía culminar en la misma aventura. Porque del tranvía de Hernani se ha dicho mucho, y hasta con exageración en numerosos casos. Se ha hablado de su velocidad, cuando la media horaria siempre imponía un índice de protestas por sus retrasos, y se ha contado en ocasiones que cuando llegaba al punto de destino con exactitud, era por que había circulado por los atajos. Falsa leyenda. El tranvía de Hernani ha cumplido durante medio siglo su cometido con el mismo carácter que cualquier productor realiza el suyo, con las mismas ganas. Unos días estaba más afortunado que otros, pero ha cumplido un fin social incluso.

Gracias al tranvía de Hernani, hemos podido tener a la hora a nuestras lecheras, adquirir en el mercado la verdurita, y los guisantitos del tiempo, la patatita fresca, la fruta. Verdaderamente el tranvía de Hernani ha tenido personalidad, ha sido alegre. Le ha llamado el "tranvía de la sidra", por que eran numerosos los "sagardotzalles" que sábados y domingos lo empleaban como medio de transporte para llegar a los puntos elegidos para catar la rica sidra, y regresar acordes con los movimientos del vehículo. Porque el tranvía de Hernani tenía bastante de "cocktelera", de vasija de hierro fundido con el mismo ambiente.

Tuvo un fin determinado este tranvía, suponía idiosincrasia. Era familiar. En cualquier lugar del trayecto paraba a instancias de la Josepha o de la Gregori, de cualquier casherita que necesitara de sus servicios. Era, eso, un tranvía con muy buenos deseos, que ahora será arrinconado por la veloz corriente de los tiempos, por los autobuses achocolatados que no proporcionarán los ruidos familiares de los vehículos destinados a disfrutar del pasivo, aunque nos sigan proporcionando emoción.

Y esta noche hace su último viaje. Hacia las diez termina su etapa en Hernani, y a las 10,17 finaliza el fin de carrera con el entusiasmo del veterano estudiante que aprueba ... también al fin. Y los caracteres del acto son festivos.

Ayer cuando llamamos a los medios tranviarios de Hernani y Astigarraga, nos preguntaron por el lugar donde se celebraba la cena de despedida. Había ganas de jolgorio, ambiente de despedida de soltero, doblemente soltero cuando se han cumplido los cincuenta años, y la pregunta seguía siendo: ¿Dónde es la cena? ¿Tendremos paga extraordinaria? Y cosas por el estilo. Todo respiraba optimismo.

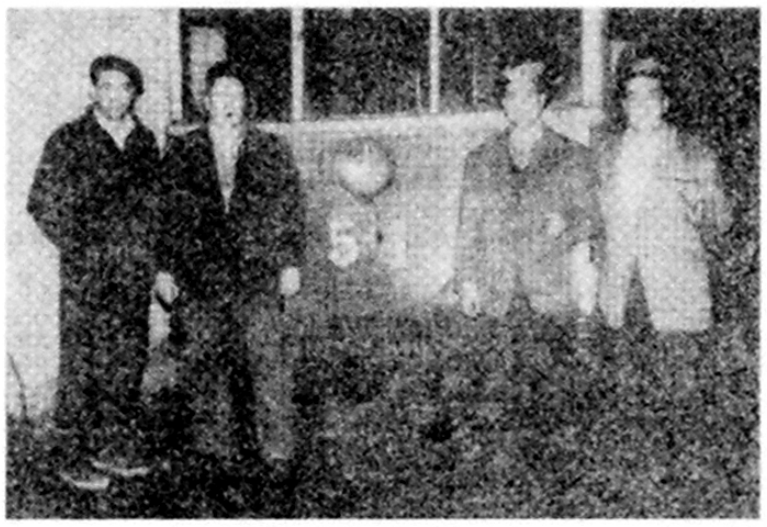
Y para que la escena final tenga un simbolismo, hasta figurará en la cabina del conductor, el primero que empuñó la manivela con guantes de cuero. El ayer y hoy, separados por cincuenta años, y que servirá para rememorar escenas de viajes dedicados a romerías, meriendas y fiestas, por los donostiarras, y por el elemento rural, para fines comerciales y también festivos, para la visita a la capital, por cuyas calles se paseó durante muchos años.

(...) Son los tiempos modernos que van arrinconando viejos y pesados vehículos por otros más ligeros de ropa de hierro y ruedas neumáticas.

Los tiempos no cambian. Cambiamos nosotros, que a fuerza del vaivén de la vida vamos perdiendo fachada y mostrándonos cochambrosos, haciéndonos viejos, como el tranvía de Hernani, que hoy entrará triunfalmente en cocheras después de cambiar agujas en Amara, (...)".

El último servicio, el 28 de febrero de 1958 hacia las 21:15 horas, lo condujo José Cruz Lasarte con el acompañamiento de ilustres compañeros ya retirados, los primeros en conducir el, a la postre, afamado tranvía. Se rompió una botella de champán en el motor nº 51 y se cantó el "Agur Jaunak". Hubo gente que lloró.

Diversas imágenes tomadas el 28 de febrero de 1958, durante los "actos" de despedida del viejo tranvía.





La Voz de España **1 de marzo de 1958**

Un tranvía llamado locura

Crónica de un viaje entre Hernani y San Sebastián

"El pequeño rectángulo de papel verdoso tiene el numero 121.036. Y acaso resulta más innecesaria que nunca la advertencia de "consérvese el billete", que lleva impresa. Porque es un documento que está dentro de la pequeña historia de nuestra ciudad. Nada menos que un billete del último viaje del tranvía entre Hernani y San Sebastián. Que se inició en la villa hernaniarra, a las nueve y veintiocho minutos de la noche del viernes 28 de febrero de 1958, y terminó a las diez y diez, en la estación de Amara. Un último viaje de perdurable recuerdo por lo que tuvo de emotivo, aunque se tratase de paliar tal emoción con el buen humor de los viajeros en esta postrera salida.

La verdad es que se había hecho acopio de optimismo en la sociedad hernaniarra (...) bajo una pancarta de fino humor, que recogía la efemérides a celebrar, (...)

En el bar hernaniarra Irizar se había congregado la plana mayor de la última "Operación" Hernani-San Sebastián. Y allí estaban, Domingo Sardina –el arrogante mozo de 79 años, que había sido el primer conductor del tranvía e iba a ser, también, el último–, José Antonio Arruabarrena, el segundo conductor en veteranía, y Constantino que completaba con aquellos el trío de supervivientes de la época en que se puso en marcha el tranvía.

Entonces (...) sólo valía 60 céntimos el viaje, y este último (...) 2,50, (...) Se les veía a todos ellos nerviosos. Más, por supuesto, a quienes iban a "trabajar" por última vez: el jefe de tren Teodoro Alustiza, el conductor José Lasarte y el cobrador Sebastián Rodríguez, más el interventor Prudencio Ruiz, (...)

A las nueve y veinte se daba la "orden de marcha". Y centenares de hernaniarras se habían agolpado en el "lugar del suceso" para decir adios al viejo tranvía que desde 1903 había hecho un trayecto que ya se sabía de memoria. Viejos y jóvenes, hombres y mujeres, pequeños, todos en estrecha confraternidad, querían asomarse a las rutas del tranvía de Hernani por que así se llamo siempre, para empujarle con su ilusión. Aplausos, manos que se agitan en adioses, y algunas lágrimas que se quieren ocultar. Es algo que marcha para no volver. Y partir, dicen, es morir un poco ...

Suena el acordeón, mientras el conductor de turno "cede los trastos" a Domingo Sardina a quien su compañero Arruabarrena ha llevado un viejo gorro de tranviario, desteñido por el tiempo y el sol que siempre acarició, a través de la campiña del Urumea, al tranvía que va a morir. Y se pone en marcha el vehículo, que está abarrotado hasta los topes. Tabletean lo aplausos en señal de despedida, y quienes vamos en el tranvía sentimos un cosquilleo de emoción.

(...) La gente, por el camino, detiene el tranvía para saludar a Domingo Sardina, (...) Le estrechan la mano con todo respeto, con admiración, y el hombre parece revivir a tiempos ya pretéritos, mientras asoma su rostro curtido por entre la ventanilla de la cabina del conductor. Estallan cohetes, y nadie sabe de donde surge una trompeta. Con lo cual el acordeonista encuentra en "refuerzo" para completar la "orquesta"(...) Es un tranvía llamado locura, locos cuerdos, la verdad sea dicha. Porque es un grupo de gente de buen humor que lanza al aire sus cánticos de despedida a "algo" que ha significado mucho durante más de medio siglo.

(...) al tocar "silencio" (...) Vítores y aplausos, abrazos y saludos (...)

Cuando llegue a viejo ya tendré otro recuerdo que contar. Y dicen que recordar es volver a vivir ..."

Miguel Vidaurre

La suspensión definitiva se produjo por Decreto del Ministerio de Obras Públicas de fecha 6 de mayo de 1959, en la que se autorizaba el abandono de la explotación, al amparo del artículo 45 de la Ley de 21 de abril de 1949.

El 20 de mayo de 1959, el Boletín Oficial del Estado publica un decreto del Jefe del Estado, Francisco Franco, por el que se autorizaba el levantamiento de las vías para su venta como chatarra.



Domingo Sardina, primer y último conductor



Para finalizar este pequeño homenaje al Tranvía hemos solicitado a una de las muchas personas hernaniarras, que vivieron ésta época, que nos expresase sus recuerdos. He aquí la trascripción de los mismos:

Me pongo a recordar y a comparar la diferencia en el transporte público de entonces al de ahora, y me doy cuenta que antes se viajaba con más ilusión (puede que sea la edad).

Me parecía toda una odisea montar en el tranvía, que para hacer un recorrido de siete kilómetros se necesitaban tres cuartos de hora, en el que hacíamos los deberes no hechos de víspera, y entablábamos amistad, a la vez que eran objeto de nuestras trastadas, con las "baserritarras" que iban a vender la verdura y la leche a los mercados de Donostia.

Tres tipos de tranvías hacían el recorrido Hernani-Donostia:

- Los "oficiales", que tenían la estructura de chapa de hierro, con acceso por una puerta doble en el centro del vehículo y que llevaban la numeración del 50 al 55, pintados de azul y beige. Eran los más "estables" y confortables (con asientos de tela y armazón de perfil de hierro). Llevaban inscrita las iniciales de la compañía propietaria S.E.F.T. (Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías) y que solíamos traducirla como " Se Esperan Fuertes Trompazos".
- Los que llamaban "el topo", que normalmente hacían el recorrido entre los numerosos túneles de Donostia a Irún, y en caso de necesidad eran utilizados como medio de locomoción entre Donostia y Hernani. Eran de madera, pintados de color marrón con acceso por los dos extremos del vehículo y un acceso central para la carga de mercancías.
- Otro tipo era el tranvía de madera, pintado de azul, con acceso por los dos extremos y al que llamábamos "Carmen Miranda" en recuerdo de la famosa bailarina. El número 11 tenía, en la parte lateral superior, un anuncio de la bebida Anís del Mono.

El recorrido entre "cocheras" de Astigarraga y Hernani lo hacían por una única vía, siendo en Anciola-Mendi Mendian donde, mediante una doble vía de espera, se cruzaban los dos tranvías, intercambiándose sendos testigos de madera con una placa de latón. Para tener constancia del cambio, el testigo de Hernani se quedaba siempre en el recorrido Anciola-Hernani, y el otro iba para Astigarraga.

Recuerdo que conductores como Melchor y Teodoro eran nuestro objetivo, para entre otras cosas nos dejasen conducir un ratito el tranvía, hacer los intercambios de los testigos, echar en los días de lluvia –con el fin de que las ruedas no patinaran– arena en los raíles, etc.

Aprovechábamos la circunstancia de que llegaba el paso por encima del río a la altura de la Harinera para bajar las perchas de corriente y de esa manera, con el consiguiente susto de los pasajeros, el tranvía se paraba en la mitad del puente.

Entre los cobradores del tranvía dos eran los que, por sus características, más recuerdo, Marchel (era el único que llevaba colgada de la solapa de la chaqueta una corneta –los demás llevaban "silvo"–) y al que le solíamos pedir que nos lo dejara tocar. Marchel nos lo ofrecía de tal modo que nuestra mejilla se quedaba a la altura de la suya y lo aprovechaba para restregarnos con su barba.

El otro cobrador era Luis, socio de Gure Izarra, y que nos contaba innumerables anécdotas de cuando jugaba al fútbol con su equipo de Astigarraga. Hoy en día todavía solemos tener amables charlas en las ocasiones que nos encontramos paseando por Ergobia.

Había una muy buena comunicación entre los tranvieros y nosotros. Todas las travesuras que hacíamos en el tranvía estaban, siempre de alguna manera, supervisadas por ellos. Se podría decir que eran, como ahora se les llaman, nuestros "tutores".

ORONA

Igogailuak
Eskailera Mekanikoak
Egitura Espazialak

Orona Koop. Elk.
Lastaola Industrialdea. 20120 Hernani
Tel.: 943551400 - Telefaxa: 943550047

HERNANIKO UDALA

Asesoría

HATOR
Seguros

Kardaberaz, 60 - HERNANI - Tf. 943554312

Fiscal
Laboral
Contable
Administrativa

ELECTRODOMESTICOS
ANEXO
ETXETRESNAK

Izpizua, 21
Tel. 943 550 381
Faxa 943 335 907
HERNANI

Juan Bautista Erro, 2
Tel. 943 591 558
ANDOAIN

brintza

Juan de Urbieta, 15
Tel. 943 331 267
Faxa 943 330 892
HERNANI

Harriberri, 9
Tel. 943 352 794
Faxa 943 353 379
ALTZA (Donostia)

LAN AHOLKULARITZA
AHOLKULARITZA FISKALA
ASEGURUAK. INBERTSIOAK

MAPFRE

PUTZUETA
HARATEGIA - URDAITEGIA

Aita Kardaberaz Kalea, 39
Tel.: 943 552 787
HERNANI

CAJA LABORAL
EUSKADIKO KUTXA

Carrocerías KEPA, s.l.

Chapa y Pintura - Bancada Universal
Cabina Horno

B.º de la Florida, 56 · 2ª Planta, Local 33
Tel. 943 550 404 - 20120 HERNANI

BERGARA

CARPINTERIA Y EBANISTERIA MECANICA
ZURGINTZA ETA EBANISTERIA MEKANIKOA

Portu auzoa, 45 - Tel. 943 554 066 - 20120 HERNANI