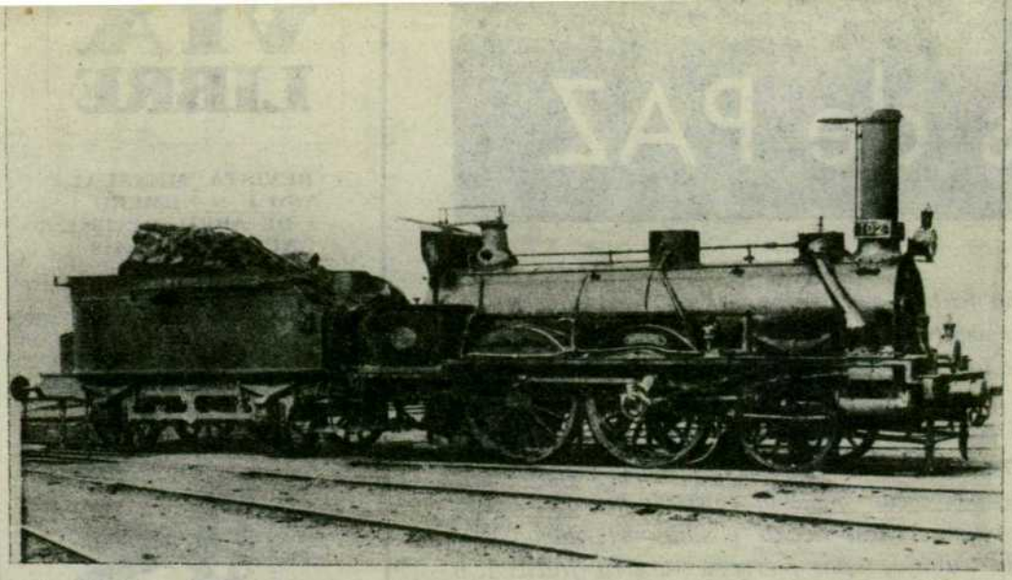
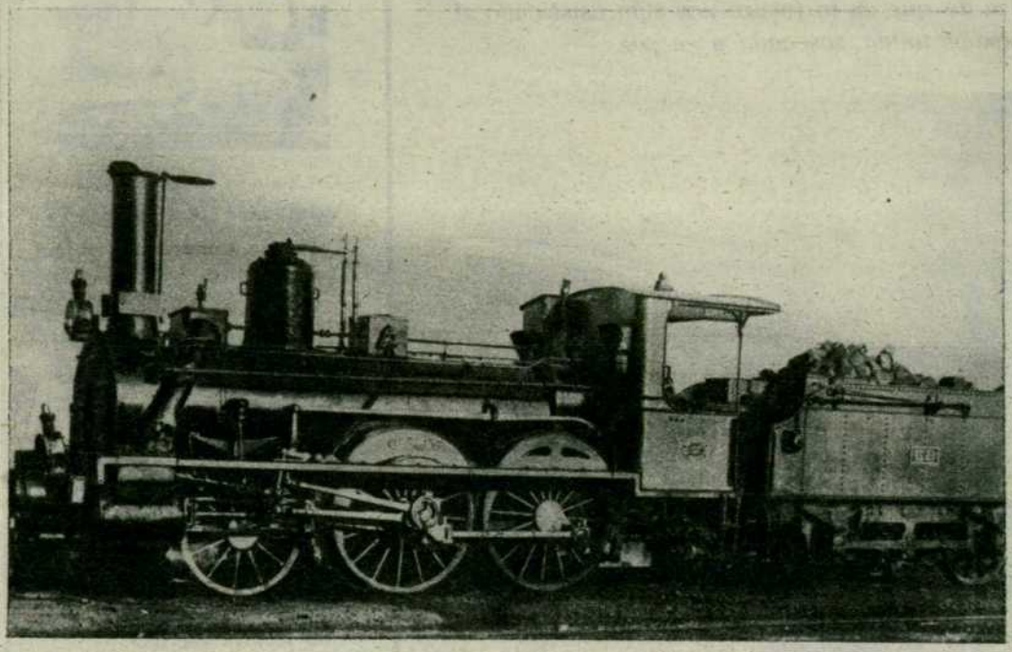
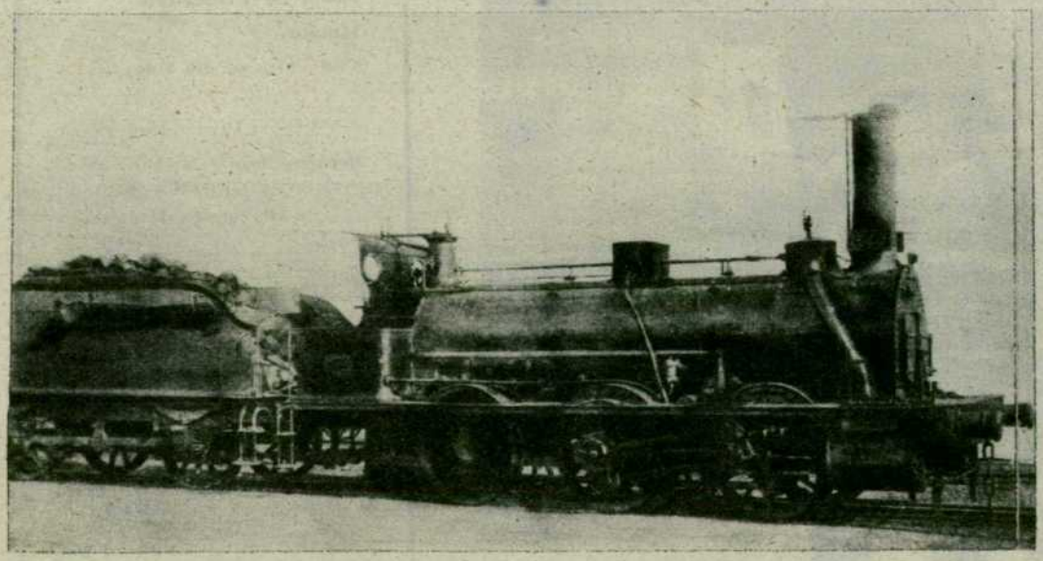
Las primera



Tipo de locomotoras de viajeros serie 101-170, con la caldera y pantalla primitivas



Tipo de locomotoras de viajeros serie 101-170, con calderas nuevas provistas de cúpula y marquesina añadida



Tipo de locomotoras de mercancías serie 1301-1369, con caldera y pantalla primitivas

HABIENDOSE publicado en el número 1 de VIA LIBRE una extensa crónica sobre la terminación de la línea de Madrid a Irún, daremos a continuación algunos detalles sobre las locomotoras que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España adquirió para la explotación de dicho ferrocarril. Figuraba en aquella época como ingeniero consultor del Norte, M. E. Flachat, eminente ferroviario francés, y éste fue el que propuso locomotoras derivadas de las que M. Forquenot, ingeniero jefe de Material y Tracción del París-Orleáns, acababa de estudiar para su Compañía. Fueron tres los tipos propuestos, uno para el servicio de viajeros con dos ejes acoplados y uno libre delantero; otro de mercancías de tres ejes, acoplados, y el último, una locomotora ténder, también de tres ejes acoplados, para maniobras en las estaciones. Todos estos tipos se distinguían de la mayoría de los entonces empleados, en que tanto las válvulas como los mecanismos de distribución se hallaban al exterior y, por tanto, completamente accesibles, al contrario de la disposición interior, como, por ejemplo, en las máquinas introducidas por M. Z. A. Sin embargo, habiéndose aplicado la distribución sistema Gooch, con sector a la inversa (apenas se conocía la de Walschaert, recién inventada), se necesitaba una robusta contramanivela para llevar las dos pesadas excéntricas. Los cilindros y el hogar se hallaban en «porte falso», dada la longitud del cuerpo cilíndrico necesario para obtener una buena vaporización, tan indispensable en los duros perfiles españoles.

MAQUINAS DE VIAJEROS Y DE MERCANCIAS

Se proyectaron con la mayor uniformidad posible de todos sus elementos y hasta se tuvo en cuenta la posibilidad de poder convertirse las unas en las otras. Por consiguiente, la base rígida de los ejes era en ambos idéntica, de 3.520 mm., igualmente dividida. Al contrario de los prototipos del París-Orleáns, las calderas primitivas de las máquinas del Norte no llevaban cúpula. El regulador se hallaba en un pequeño cajón de fundición dispuesto detrás de la chimenea, según el sistema Crampton, lo que en las fuertes pendientes daba lugar a frecuentes arrastres de agua. Por este motivo, al sustituirse las calderas llegado el final de su vida, el Norte previó en las nuevas una amplia cúpula o domo detrás del cajón del regulador, provisto de válvulas de seguridad de báscula, en sustitución de las anteriores de carga directa delante de la pequeña pantalla, que más que para el personal servía de protección para los aparatos de control de la caldera. Eran de admirar aquellos duros y curtidos maquinistas de antaño, sufriendo a la intemperie, envueltos en toscos chaquetones y bufandas los rigores del sol y del gélido viento de las sierras. En bene-

s locomotoras de la línea del Norte

ficio del personal, al mismo tiempo que se cambiaba la caldera se colocó una marquesina que ofrecía mejor resguardo.

CON NOMBRES DE ESTACIONES

Las locomotoras de viajeros constituyeron la serie 101 a 170 del Norte. Llevaban nombres de las estaciones de la línea; por ejemplo, la 101, «Alar del Rey»; la 107, «Madrid». Por excepción, la 120 se llamaba «Emile Pereire», en honor del financiero francés que más contribuyó en la creación de la Compañía del Norte. Los constructores de los diversos lotes fueron como sigue:

Nos. 101-110, Le Creusot.
Nos. 111-120, Grafenstaden.
Nos. 121-130, Oullins.
Nos. 131-136, Le Creusot.
Nos. 137-142, Grafenstaden.
Nos. 143-152, Oullins.
Nos. 153-158, Grafenstaden.
Nos. 159-170, Oullins.

Fueron puestas en servicio, en parte, ya antes de terminarse la línea, entre 1858 y 1863, adelantándose a sus prototipos del París-Orleáns, que no salieron hasta 1863.

Tanto en el Norte como en el Po, se vio, a la larga, que dado la corta base y las grandes masas en voladizo en ambos extremos, a velocidades elevadas y cuando se había producido desgaste en las guías de las cajas y los botones de manivela, estas máquinas presentaban fuertes movimientos de balanceo y serpenteo. El Po, donde las velocidades eran más elevadas que en España, agregó un eje posterior para estabilizarlas. En el Norte, como la velocidad máxima admitida no pasaba en los expresos de 65 kilómetros hora y en los directos de 60 kilómetros hora, se prescindió de tal medida, pero hubo el 11 de septiembre de 1873 un terrible descarrilamiento de un expreso, remolcado en doble tracción por las máquinas 137 y 141, al entrar en el puente metálico de Viana, cerca de Valladolid. Las investigaciones atribuyeron esta catástrofe a la falta de estabilidad de esta clase de máquinas, por lo que el Gobierno prohibió su circulación en expresos y correos.

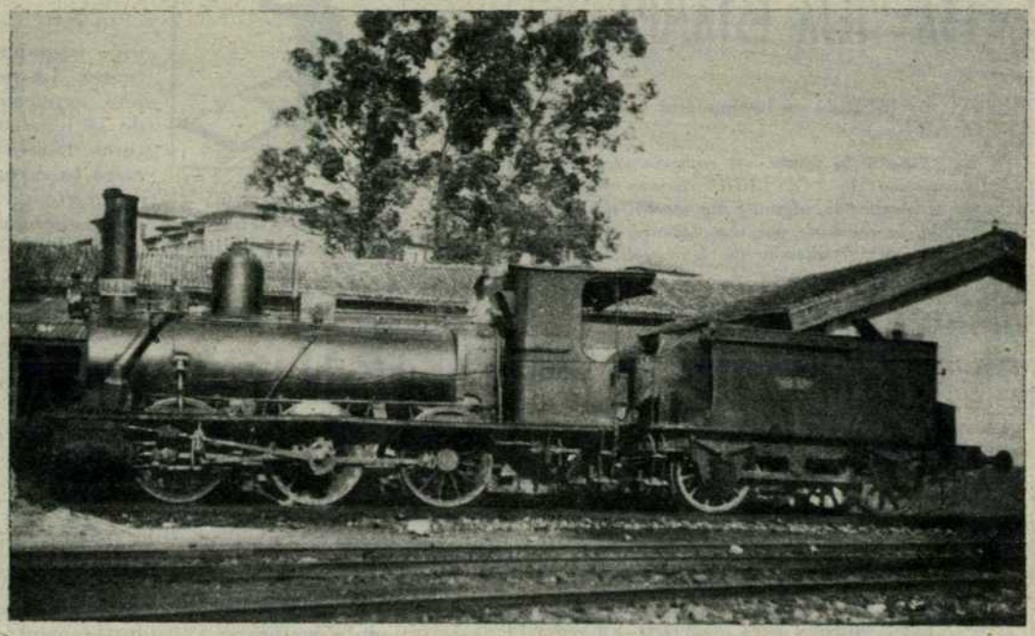
A fin de aprovecharlas en otros servicios, se hizo uso de la posibilidad de transformación, convirtiendo doce en máquinas de mercancías, a las que se asignaron los números 370-382. Por lo visto, el número de transformaciones fue más elevado, puesto que posteriormente, suspendida la citada orden (u olvidada), fueron restablecidas a su estado primitivo varias de ellas, como las 107, 120, 121, 122 y otras más. Cinco máquinas comprendidas en el grupo 159-170 fueron vendidas al Medina-Salamanca para su inauguración. Diez máquinas prácticamente iguales fueron adquiridas nuevas por el Medina-Zamora, y Orense-Vigo. La 158 era una transformación de una máquina análoga, procedente del Lérida-Reus-Tarragona, fusionado con el Norte (la primitiva 270). Todas estas locomotoras de viajeros fueron desguazadas a partir del año 1918, sobreviviendo algunas hasta 1932.

CON NOMBRES DE RIOS

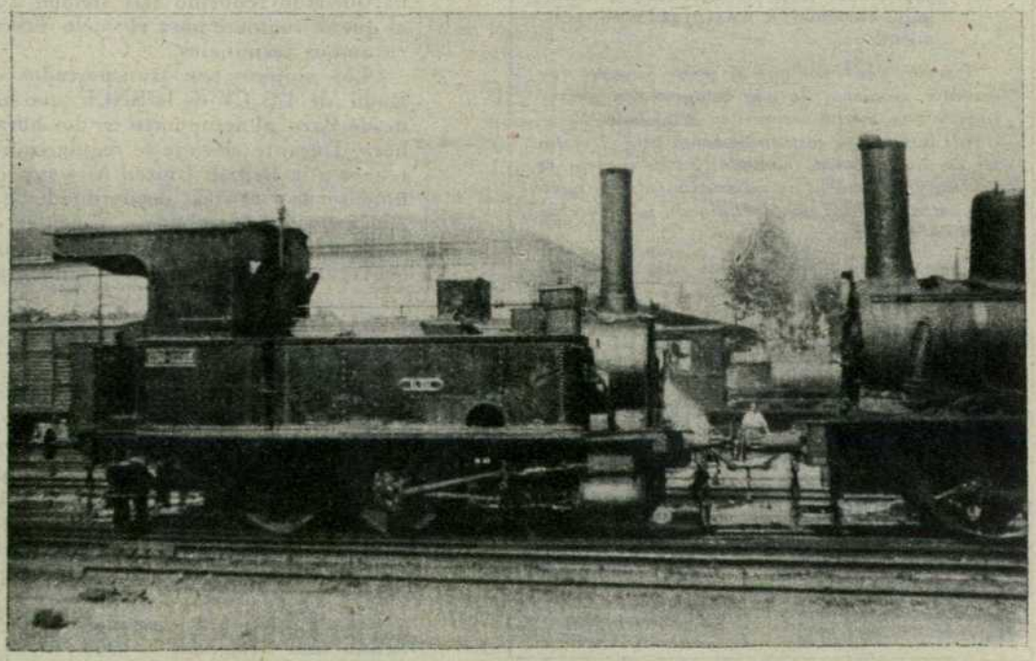
Las locomotoras de mercancías constituían la serie primitiva 301-369, posteriormente cambiadas a 1.301-1.369. Sus nombres eran de ríos: la 1.301, «El Adaja»; la 1.302, «El Arlanzón»; la 1.312, «El Manzanares», etc. La 1.349, «El Guadiana», fue transformada en 1880 a título de ensayo para doble expansión, dotándola de un cilindro de baja de 600 mm. de diámetro. El resultado no fue nada halagüeño y pronto fue restituida a su estado original. Fue la primera aplicación del sistema «compound» en España. Los constructores de los diversos lotes fueron:

Nos. 1.301-1.308, Le Creusot.
Nos. 1.309-1.312, Grafenstaden.
Nos. 1.313-1.322, Le Creusot.
Nos. 1.323-1.330, Grafenstaden.
Nos. 1.331-1.351, Le Creusot.
Nos. 1.352-1.362, Grafenstaden.
Nos. 1.363-1.369, Cie. Autrichienne.

SIGUE



Tipo de locomotoras de mercancías serie 1301-1369, con calderas nuevas y marquesina añadida, tal como aún circulan



Los «cucos», serie 1601-1603, con marquesina posterior, tal como son actualmente

Las 1.362 y 1.367-1.369 fueron vendidas, asimismo, al Medina-Salamanca, y las 1.305 y 1.316, al Murcia-Caravaca, explotado por el Estado. Salvo cuatro del Medina-Salamanca, toda la serie sobrevivió a la constitución de la Renfe y forma actualmente la serie 030-2.167-2.189 La citada del Medina-Salamanca, que aún conservaba la caldera primitiva sin cúpula, es actualmente la 030-2.107. En el Norte todas recibieron calderas nuevas como las del tipo de viajeros y marquesinas. Poco a poco van desapareciendo estas máquinas, que por su sencilla construcción eran de fácil conservación, a medida que las sustituyen las locomotoras Diesel de maniobras de la serie 10.300.

G. REDER

(Fotos archivo del autor.)

ESA VIEJA ESTAMPA...

(Véanse las bases en los números 1, 2 y 3 de VIA LIBRE.)

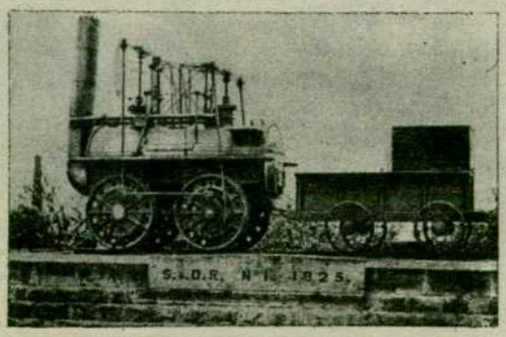
En torno a la locomóvil reproducida en el número uno de VIA LIBRE hemos recibido muchas respuestas, algunas ingeniosas, sólo una acertada, la remitida por don Dámaso Collado, factor de circulación de Gomecello (Salamanca), quien nos dice:

> «Fue inventada por don Valentín Silvestre en el pueblo de Illana (Guadalajara) estando asociado con don Rafael Ortega, pueblo al que se había trasladado, pues era natural de Liria (Valencia).
>
> La construcción data del año 1.851, las primeras pruebas se hicieron en el año 1.855 en el Jardín Botánico de Madrid ante el ministro de Fomento.
>
> A esta locomotora se le aplicaba la fuerza motriz, no necesitaba carriles pues circulaba por caminos ordinarios, las ruedas traseras eran completamente independientes para manejarlas en todas las direcciones. Eran éstas unidas a la del freno, las características principales, pues dicho freno se destinaba a disminuir, aumentar o suprimir el movimiento.»

Nosotros añadimos que el señor Silvestre fue inventor asimismo de una escopeta con quince tiros y una pierna ortopédica articulada.

Nos inclinamos respetuosamente ante el archivo de don Dámaso Collado. Su referencia es exacta, y en prueba de reconocimiento de nuestra parte, recibirá un obsequio de la redacción de VIA LIBRE.

Y ahora, aquí tienen la vieja estampa de este mes. ¿Qué es?



OTROS PAISES OTRAS NOTICIAS

ARGENTINA

La línea «A» del ferrocarril subterráneo de Buenos Aires, construida por la antigua Compañía Anglo-Argentina entre plaza de Mayo y plaza Once, ha celebrado en octubre pasado su cincuenta aniversario de puesta en servicio. («The Railway Gazette», 6-XII-63.)

IMPERIO BRITANICO

El Gobierno de las islas de Trinidad y Tobago ha decidido suspender, por etapas, los servicios ferroviarios existentes. La red de ferrocarriles de la isla de Trinidad tiene una extensión de 165 kilómetros y dispone actualmente de 18 locomotoras de vapor, 9 diesel eléctricas, 2 automotores diesel, 67 coches de viajeros y 868 vagones. La primera línea fue inaugurada en 1876. Para estudiar la mejor forma de sustituir el transporte ferroviario ha sido designado el señor Madoery, subjefe del Departamento Económico del Ministerio de Comunicaciones y Energía de la Federación Helvética. («The Railway Gazette», 29-XI-63.)

FRANCIA

Servicio combinado ferrocarril-avión «La flèche d'argent»

Con la construcción de un ramal de enlace de 1,2 kilómetros de longitud, que parte del kilómetro 224,9 de la línea de París a Boulogne, entre las estaciones de St. Josse y Etaples y muere en una estación construida expresamente en el aeropuerto internacional de Le Touquet, ha podido mejorarse considerablemente el servicio combinado avión-tren, conocido con el nombre de «La fleche d'argent», entre París y Londres. Mientras que en 1961 se invertían seis horas y cuarto, ahora ha quedado reducido este tiempo a tan sólo cuatro y cuarto, prácticamente igual al que se requiere para el vuelo directo, teniendo en cuenta el traslado en autocares en ambas terminales.

Los viajeros son transportados desde París en un automotor diesel eléctrico Budd, de 425 CV de la SNCF, que hace el recorrido ferroviario de 224,9 kilómetros desde París al aeropuerto en dos horas diez minutos, a una media de 105 kilómetros hora. Durante el viaje se regularizan las formalidades del billete de avión, que pertenece a la British United Airways, el cual deja a los viajeros en el aeropuerto londinense de Gatwick, desde donde se trasladan en trenes eléctricos de los British Railways, en 40 minutos, al centro de la capital inglesa.

Durante el invierno se efectúa un solo viaje diario en ambas direcciones, pero en verano la frecuencia será aumentada a tres. («Vie du Rail».)

ALEMANIA

Una locomotora eléctrica del Bundesbahn, la número E-10-253, ha batido, en el mes de septiembre pasado, un récord mundial de recorrido mensual, puesto que en los 31 días de dicho mes ha circulado 40.748 kilómetros, lo que equivale a más de una vuelta al globo terráqueo. Empleada principalmente en remolcar el tren de lujo «Rheinpfeil» («Flecha del Rhin») entre Nuremberg, Frankfort y Munich, ha habido diez días en que el recorrido diario excedió de 1.400 kilómetros. («Rad und Schiene», X-1963.)