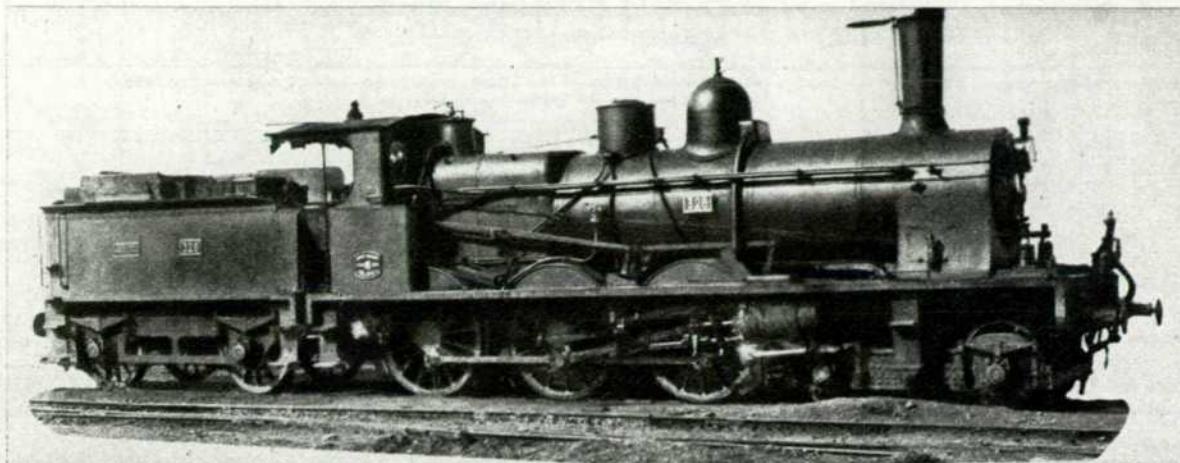


## Locomotoras y ténderes núms. 230 - 4111/230 - 4143.

Procedencia: Andaluces (núms. 301-333).

Construcción: Société Alsacienne, Euskalduna y Babcock & Wilcox.—Años 1902-1928.



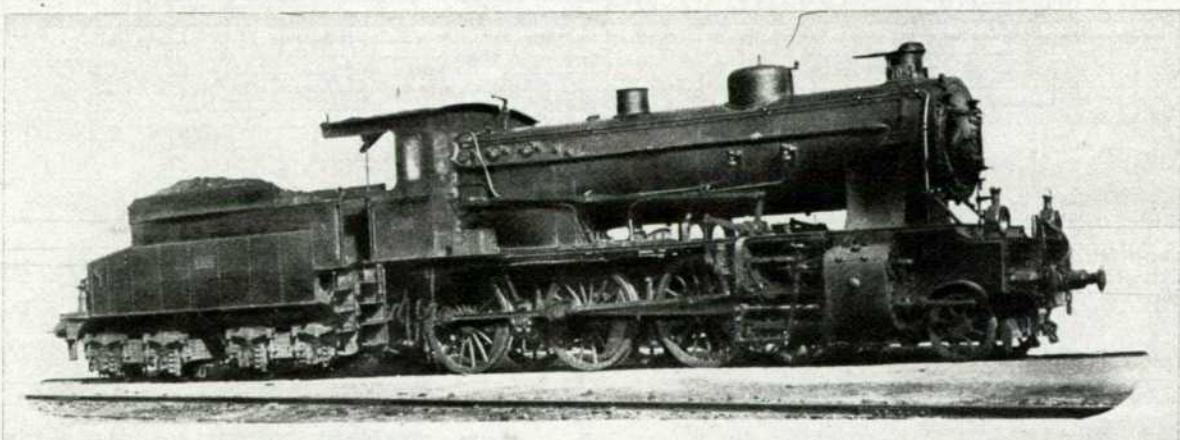
Estas locomotoras son, salvo el ancho de vía, idénticas a la serie 1401-1431 del Midi francés; a su vez, descendientes directas de las primeras máquinas 230, sistema compound de Glehn, construidas en 1891 para la línea de la Selva Negra (Alemania). Como las citadas, la primera serie de Andaluces (número 301-310) las construyó la Sociedad Alsaciana de Grafenstaden. Entregadas en 1903, durante un largo período serían las únicas para trenes rápidos de dicha compañía. En 1926 se encargaron veinte más del mismo tipo. Aunque entonces ya de modelo anticuado,

se prefirió no cambiarlo para mantener la unificación. Los números 311-315 los suministró la Babcock, y los 316-330 la Euskalduna. Como para poner en servicio la línea Avila a Salamanca se necesitaban con urgencia máquinas, dos de la Babcock y una de la Euskalduna, que se hallaban en construcción adelantada, se cedieron a dicho ferrocarril, donde recibieron los números 11-13. Equipada definitivamente la línea, estas tres locomotoras se llevaron a Andaluces, y fueron agregadas correlativamente a las series anteriores.

## Locomotoras y ténderes núms. 230-2065/230-2074.

Procedencia: Oeste (núms. 701-710).

Construcción: Linke Hofmann y Babcock & Wilcox.—Años 1922.



Entre el gran pedido que en 1921 se cursó a casas alemanas, cuando la industria española no estaba todavía en condiciones de suministrar locomotoras en cantidad suficiente, figuraban seis máquinas (números 701-706) para la compañía de Madrid-Cáceres y Portugal. Fueron adjudicadas a Linke-Hofman, de Breslau. Tienen mucho de común con las máquinas del tipo 240, también suministradas por la misma empresa a la compañía de Medina a Zamora y Orense

a Vigo (MZOV), serie 301-304 (RENFE 240-2051/5054). Poco después, la Babcock construyó cuatro más iguales con destino a Medina y Salamanca, números 51-54. Al constituirse la Compañía Nacional del Oeste, las máquinas procedentes de MCP conservaron su numeración, y las del MS se agregaron correlativamente como números 707-710. Por su sencillez y pujanza se las apreciaba mucho en el depósito de Madrid-Delicias. Su único defecto era la escasa potencia para los trenes actuales.

