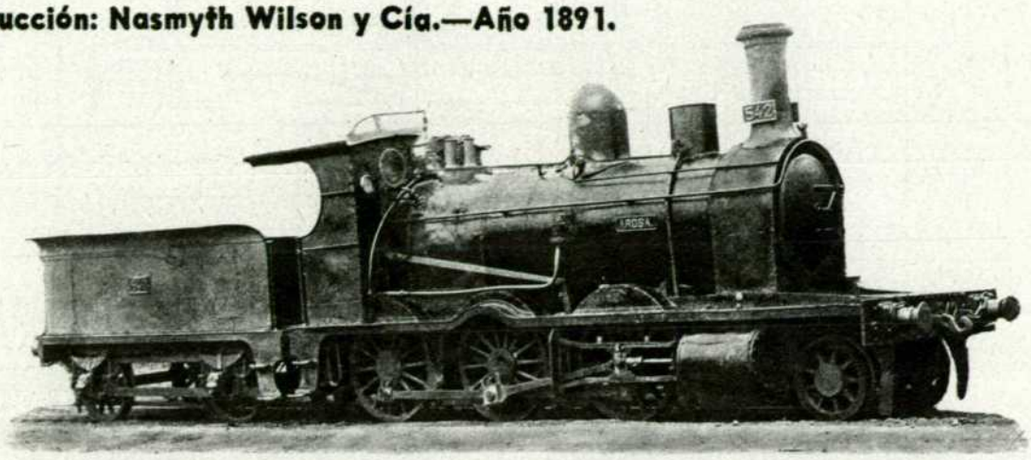
Locomotoras y ténderes núms. 130-2011/130-2012

Procedencia: Oeste (núms. 541 y 542).

Construcción: Nasmyth Wilson y Cía.—Año 1891.



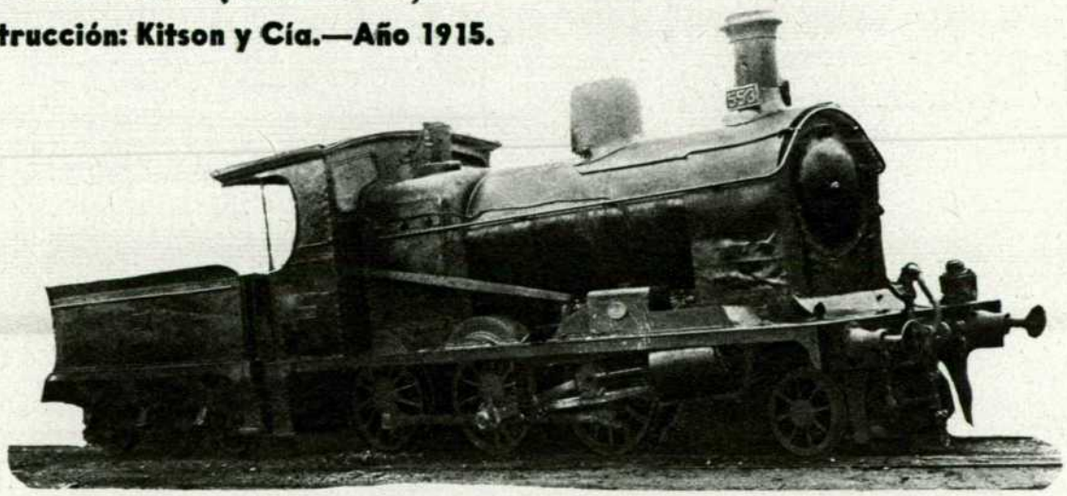
● El Ferrocarril de Santiago a Pontevedra y Carril, del que procedían estas máquinas, pertenecía y se explotaba por una compañía inglesa denominada The Great West Galicia Railway C.°, la que, como era habitual en estos ferrocarriles de origen británico, adquirió sus locomotoras en Inglaterra. Como tantas otras compañías menores en España, consideraba el tipo «Mogul», muy apto para toda clase de servicios, y de estas características fueron las cinco locomotoras de línea que tuvo dicha compañía. El resto, hasta un total de trece, fueron locomotoras-ténder. Las dos máquinas que incluimos en este apartado tenían originalmente los números 6 y 7 y los nombres de «Galicia» y «Arosa», respectivamente. Al ser absorbida la compañía inglesa por la de Medina-Zamora-Orense-Vigo (MZOV), recibieron los números 41 y 42. Y cuando ésta última se incorporó al Oeste, se cambiaron en 541 y 542. La 130-2012 fue desguazada en 1955. La 2011 estuvo asignada al depósito de Vigo hasta 1958, en que también fue dada de baja.

PARQUE MOTOR

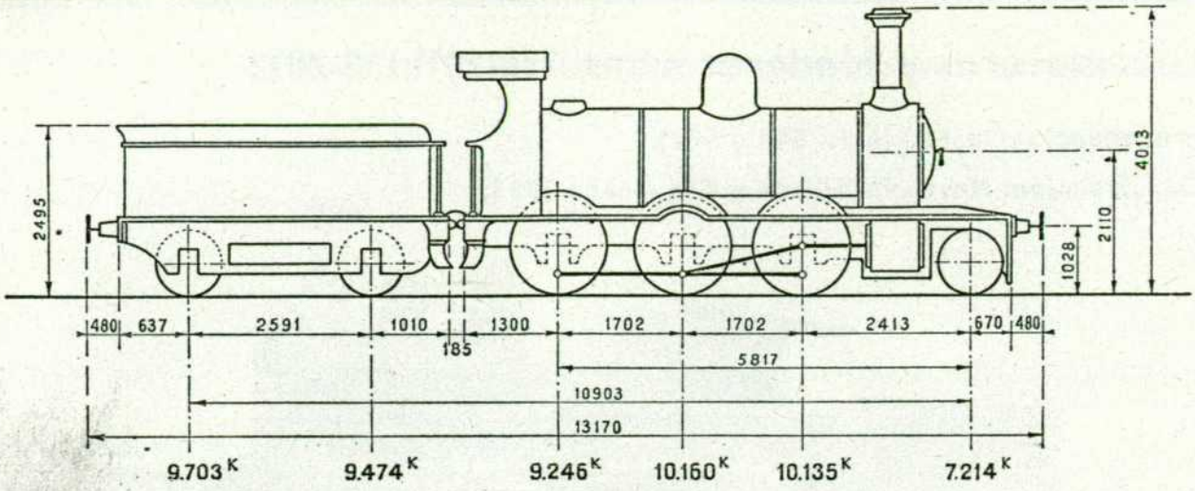
Locomotoras y ténderes núms. 130-2031/130-2033

Procedencia: Oeste (núms. 553-55).

Construcción: Kitson y Cía.—Año 1915.



● Como las máquinas de la serie 130-2011 al 2012, estas tres locomotoras fueron adquiridas por el ferrocarril de Santiago a Pontevedra y Carril, donde recibieron los números 10 al 12. Eran una versión más potente de las «Mogul» anteriores. Las dos primeras fueron construidas en 1904 y la última en 1915. Llevaban por orden correlativo la numeración de los nombres de «Ulla», «Jerez» y «Umia». Es curioso que bautizadas todas las locomotoras del West Galicia con nombres de lugares de aquella region, aparezca entre ellos el de «Jerez». Acaso sería por la predilección inglesa por el «sherry», como llaman a los vinos jerezanos. La 2031 se desguazó en 1953. Las otras dos estaban asignadas al depósito de Vigo. La 2033 fue dada de baja en 1958 y la 2032 la siguió dos años después. En el Medina-Zamora-Orense-Vigo llevaban los números 43-45 y en el Oeste los 553-555.



CARACTERISTICAS

Cilindros:

Diámetro interior ... ... d = 432 m/m.
Carrera del émbolo ... ... L = 610 m/m.
Distribución plana Stephenson.

Ruedas:

Diámetro de las motoras ... ... D = 1.372 m/m.

Calderas:

Timbre ... ... p = 9,84 k/cm².
Diámetro interior del cuerpo cilíndrico ... ... 1.244 m/m.
Longitud entre placas tubulares ... 3.152 m/m.

Tubos:

Diámetro exterior ... ... 48 m/m.
Número 185

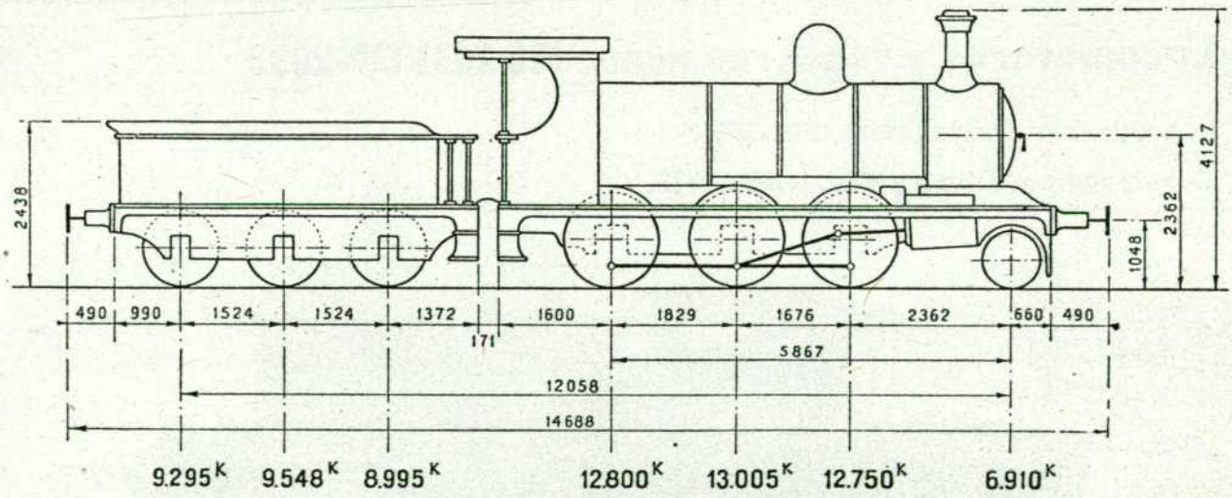
Superficie de calefacción:

Hogar ... ... 7,73 m².
Tubos ... ... 87,54 m².
Total ... ... 95,27 m².
Superficie de la rejilla ... ... 1,65 m².

Peso:

Locomotora vacía ... ... 34.011 Kgs.
Locomotora en servicio ... ... 36.755 Kgs.
Adherente ... ... 29.541 Kgs.
Por metro lineal de locomotora ... ... 4.302 Kgs.
Esfuerzo de tracción $F = \frac{0,65\ p\ d^2\ L}{D}$ ... 5.196 Kgs.
Potencia normal indicada ... ... 528 C. V.
Freno de husillo y vacío.
Alumbrado por aceite.

PARQUE MOTOR



CARACTERISTICAS

Cilindros:

Diámetro interior ... ... d = 432 m/m.
Carrera del émbolo ... ... L = 610 m/m.
Distribución plana Stephenson.

Ruedas:

Diámetro de las motoras ... ... D = 1.397 m/m.

Calderas:

Timbre ... ... p = 11 kgs/cm².
Diámetro interior del cuerpo cilíndrico ... ... 1.209 m/m.
Longitud entre placas tubulares ... 3.347 m/m.

Tubos:

Diámetro exterior ... ... 45 m/m.
Número 238

Superficie de calefacción:

Hogar ... ... 11,22 m².
Tubos ... ... 111,25 m².
Total ... ... 122,47 m².
Superficie de la rejilla ... ... 2,32 m².

Peso:

Locomotora vacía ... ... 40.996 Kgs.
Locomotora en servicio ... ... 45.465 Kgs.
Adherente ... ... 38.555 Kgs.
Por metro lineal de locomotora ... ... 5.225 Kgs.
Esfuerzo de tracción $F = \frac{0,65\ p\ d^2\ L}{D}$ ... 6.170 Kgs.
Potencia normal indicada ... ... 742 C. V.
Freno de husillo y vacío.
Alumbrado por aceite.