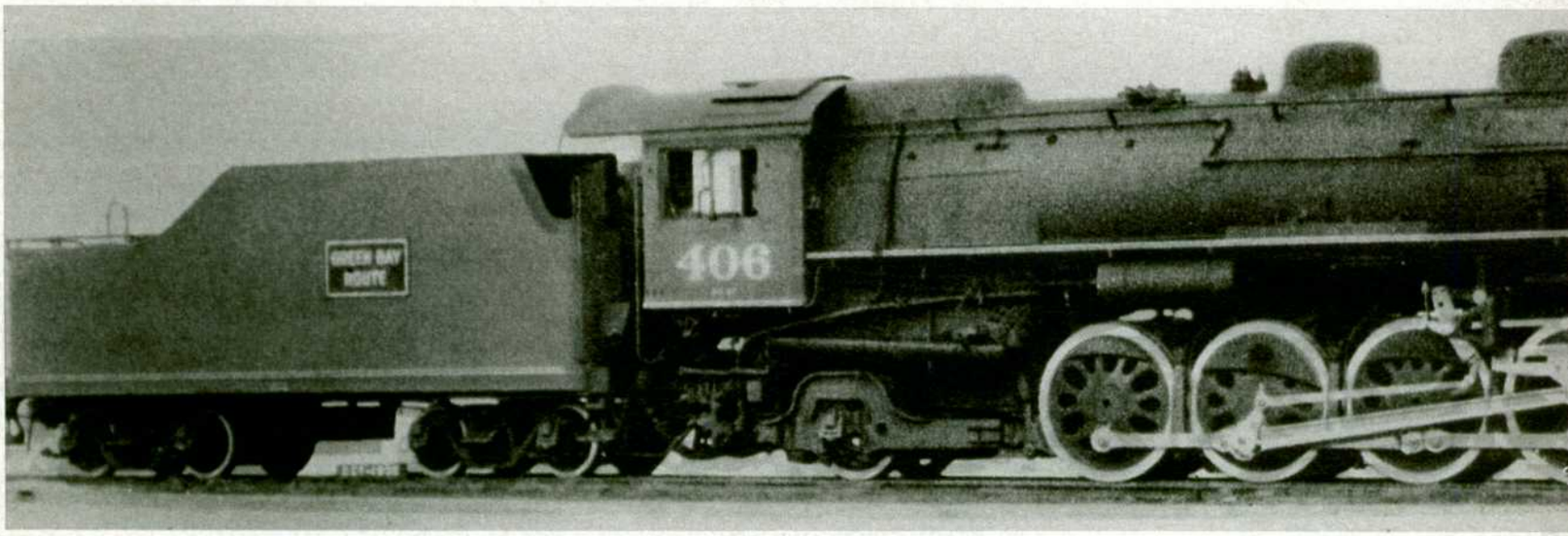


La 141-406 de la red Green Bay and Western, construida de 1937 a 1940 por Alco, antecedente inmediato de la serie 141-R.

OTRA EDICION DE "LA VIE DU RAIL"

"LAS 141-R... ESAS BRAVAS AMERICANAS"

DESPUES de la liberación de la mayor parte del territorio francés, en el otoño de 1944, tras los recuentos parciales del material motor realizado en los depósitos y grandes estaciones, mostró la catastrófica situación en que se encontraba el parque de máquinas de vapor de los ferrocarriles franceses.

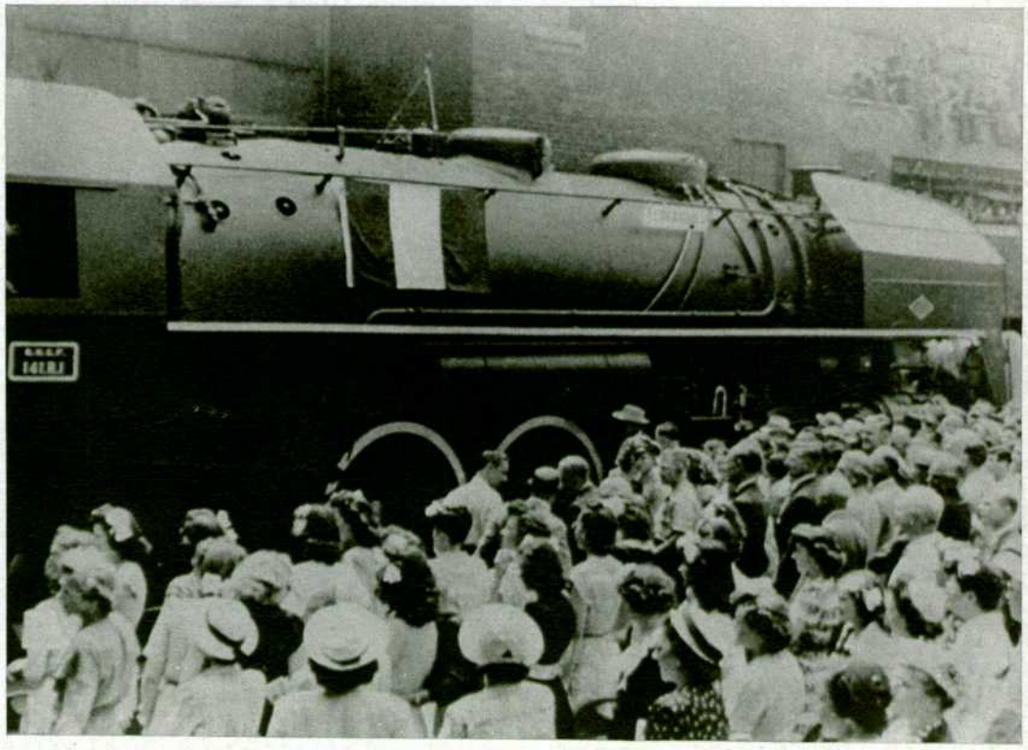
De las 17.259 máquinas que figuraban en los efectivos de 1938, año de la constitución de la SNCF (la RENFE francesa), solamente podían rodar unas 6.000, y de las 2.946 locomotoras que habían sido confiscadas por los alemanes, sólo se habían podido recuperar la décima parte. El resto del parque se encontraba inutilizable por los bombardeos de la aviación, los sabotajes, los destrozos producidos por los avances de los ejércitos aliados, las destrucciones voluntarias de los propios ferroviarios franceses para entorpecer la retirada alemana y las que se encontraban apartadas a la espera de reparación, postergada por la falta de materiales y mano de obra especializada.

No pudiendo contar con la reparación rápida de todo este material averiado, a los ferrocarriles se les planteó la necesidad de encontrar una solución radical para salir del callejón sin salida en que se encontraba el transporte. La industria francesa de material ferroviario había sufrido también las consecuencias de la guerra y en muchos meses no estaría en condiciones de afrontar la construcción de las mil locomotoras que, como mínimo, se precisaban para reanudar el tráfico ferrovario de una manera aceptable.

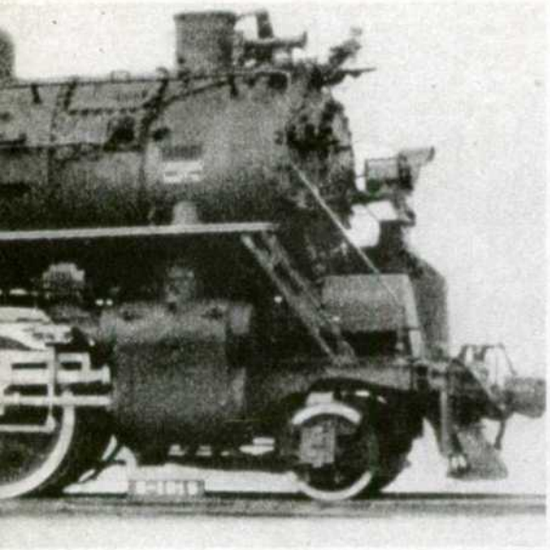
Ante esta situación, el Gobierno francés se dirigió a los Estados Unidos, país que disponía de un potencial industrial en perfectas condiciones, adaptado a las necesidades de la guerra.

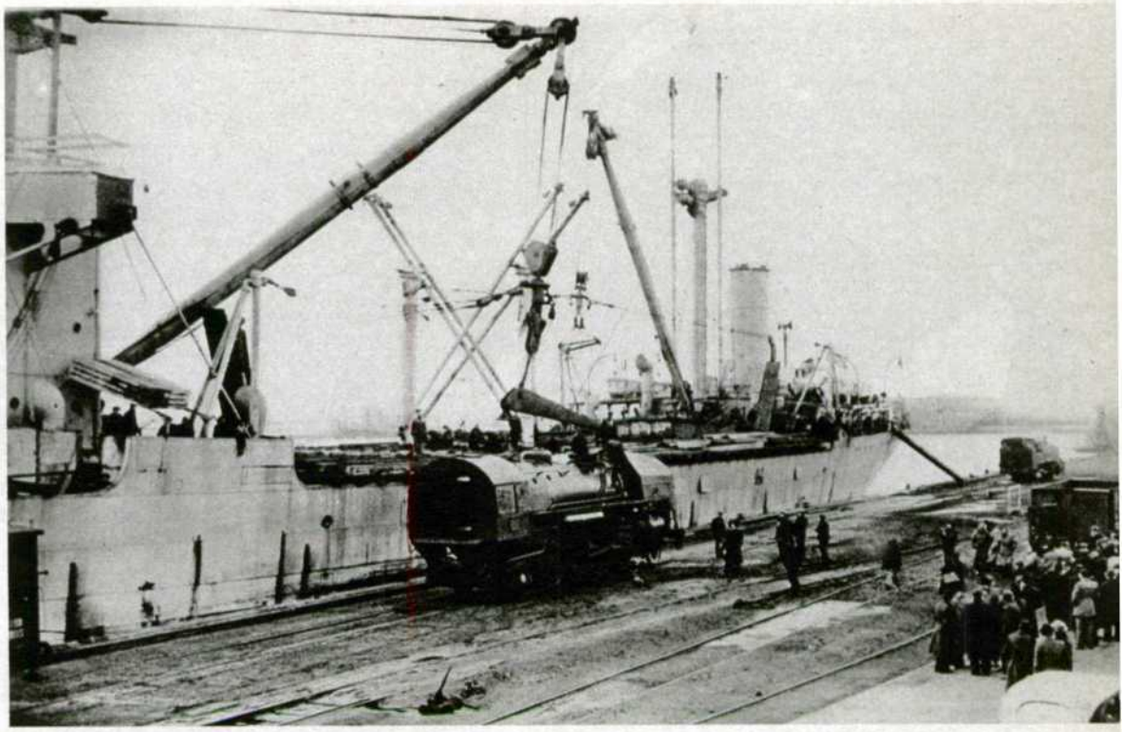
Se llegó al acuerdo de que la industria americana suministrara a los ferrocarriles franceses 1.500 locomotoras de vapor, que luego quedaron reducidas a 1.340. El modelo elegido fue una máquina tipo Mikado, adaptada a la técnica francesa, que sería la locomotora serie 141-R, conocida como la máquina "Liberación".

La historia de esta serie se ha recogido ahora en el libro "Les 141-R... ces braves americaines" ("Las 141-R... esas valientes



Treinta de julio de 1945. Ceremonia celebrada en la fábrica Lima, de Baldwin, a la salida de la primera 141-R.





Recepción en Cherburgo a principios de 1947 de una 141-R procedente del Canadá.

americanas") (1), editado por nuestro colega "La Vie du Rail" en su colección "El tiempo del vapor", en la que ya nos ha ofrecido otra serie de interesantes títulos, algunos de ellos completamente agotados, lo que demuestra el interés de los aficionados.

DOS ESPECIALISTAS

En la presentación de la obra se recuerda que estas más de 1.300 Mikados aseguraron durante un cuarto de siglo sobre el conjunto de la red francesa toda clase de servicios. Desdeñadas durante mucho tiempo por los aficionados al ferrocarril, marcaron profundamente el paisaje ferroviario francés tanto por los heterogéneos servicios que prestaban como por sus cualidades.

Esta obra, la más completa que se ha escrito en lengua francesa sobre una serie de locomotoras, explica con todo detalle las distintas etapas de su construcción, traslado y servicios que prestaron, así como sus características técnicas.

Sus autores son Bernard Collardey, asiduo colaborador de "La Vie du Rail", y André Rasserie, antiguo jefe del depósito de Vénissieux, buen conocedor de las mismas.

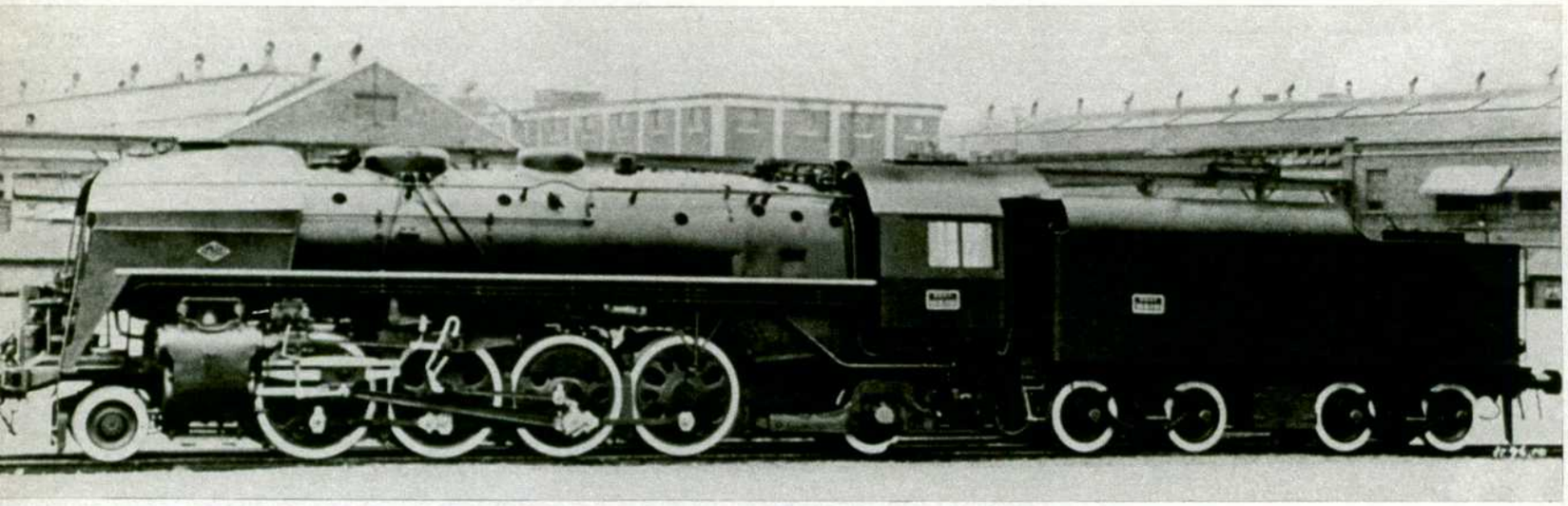
El pedido de esta serie, por un importante de 170 millones de dólares, fue, como hemos dicho, de 1.340 unidades y se hizo en dos veces. El primero quedó fijado el 29 de julio de 1944 y la primera locomotora se desembarcó en el puerto de Marsella el 17 de noviembre de 1945.

En este largo intervalo, los ferrocarriles franceses pudieron contar para reanudar el tráfico, a medida que se reconstruían las líneas destrozadas por la contienda, con el apoyo del parque de locomotoras de guerra construidas por ingleses y americanos, que fueron llevadas a Francia tras el desembarco. Estas máquinas, conocidas como los modelos "Austeridad" y "Frente Francés", eran del tipo 140 Consolidación, eran de mecanismo muy sencillo, simple expansión, y peso limitado a 15,5 toneladas por eje, con vistas a que pudieran ser utilizadas en todas las líneas que iban siendo recuperadas, aunque estuvieran en precarias condiciones.

La 141-R 522 remolcando un tren de mercancías en el Sudeste francés en 1946.

Entre tanto, en los Estados Unidos se procedía a la fabricación de la Mikado 141-R, que era una derivación del modelo similar de la serie 401/406 de la Green Bay et Western, de la que se diferenciaba solamente por la ausencia de pantallas levantahumos en la americana, en la cabina de conducción, y porque en la francesa se suprimió la característica campana de las máquinas americanas, el farol frontal y la traviesa con el enganche automático.

(1) *Les 141-R...*, por B. Collardey y A. Rasserie, 144 páginas, 206 fotos. Precio: 96 francos. Pedidos: Service Commercial. "La Vie du Rail". II rue de Milan-Paris IX.



Dos 141-R del segundo pedido. La imagen superior muestra a la célebre 1187, fuelizada, conservada para el Museo del Ferrocarril de Mulhouse; la segunda es la 1101 de carbón en la fábrica de Baldwin, donde fue construida.

Cada mes se fabricaron 100 locomotoras, que seguidamente eran embarcadas con destino a Europa. Este transporte también requirió una organización especial, pues supuso en total una carga de 200.000 toneladas, que hubo que trasladar a lo largo de 6.000 kilómetros.

El buque noruego "Belpamela" se hundió, como consecuencia de una gran tempestad, a lo largo de Terranova el 13 de abril de 1947, arrastrando al fondo del mar 17 máquinas y otros tantos ténderes. Fue el único incidente grave de dicho transporte.

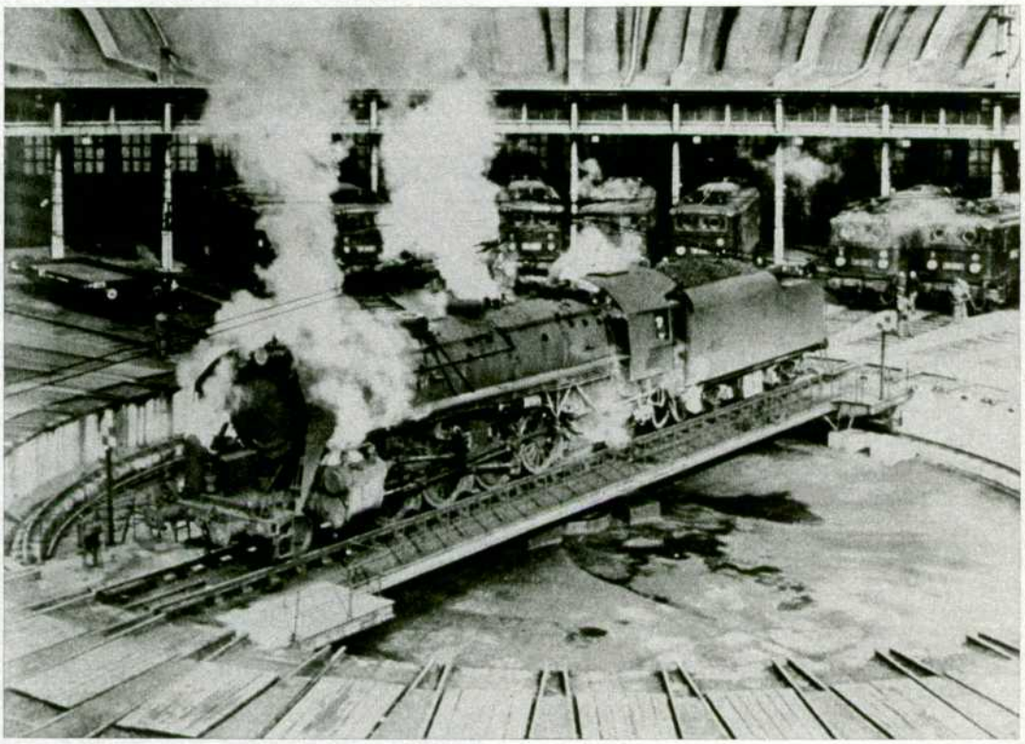
SERVICIOS

El 5 de septiembre de 1947 se desembarcaba en Cherburgo la 141-R 1340, la última locomotora de este pedido, que sería el más importante servido en bloque a los ferrocarriles franceses.

Como las grandes electrificaciones de las líneas francesas no se iniciaron hasta 1948, la serie 141-R tuvo, durante los doce primeros años, una óptima utilización. Estuvieron presentes en las seis regiones en que se dividió la SNCF, y gracias a su bajo coste de mantenimiento, su robustez y facilidad de conducción sobrevivieron a otras series más rápidas y famosas. Pese a que su velocidad máxima no rebasaba los 100 kilómetros por hora, su capacidad para mantener esta velocidad las hacía perfectamente aptas para servicios rápidos de viajeros.

Las Mikado 141-R se convertirían así —como en el caso de España— en la última imagen del vapor. Para muchos jóvenes, su silueta, el jadeo de su caldera, su silbido característico constituyen seguramente el único recuerdo de la tracción vapor que ha inmortalizado la imagen del ferrocarril.

Estas máquinas, cuya máxima utilización se hizo en el período 1949-1955, en cuya época había 719 que quemaban carbón y 604 fuelizadas, tuvieron también el honor de remolcar el último tren comercial con tracción vapor el 29 de marzo de 1974. El servicio lo prestó la 141-R 420, aunque unos días después —exactamente el 31 de marzo—, la 141-R 73 condujo el vagón de socorro del depósito de Sarreguemines hasta Forbach, concluyendo con ello, sin otro ceremonial, el servicio de estas máquinas en Francia y con ellas la tracción vapor.



Una 141-R en el depósito de Villeneuve, cerca de París, en 1950, rodeada ya de locomotoras eléctricas. (Reproducciones del libro "Les 141-R... ces braves americaines".)

Tres locomotoras de esta serie se conservan todavía: la 1187, en el Museo del Ferrocarril de Mulhouse; la 1244, que es propiedad de una Asociación de Amigos del Ferrocarril en Suiza, y la 568, la única que quema carbón, que la conserva la Asociación de Modelistas Ferroviarios de Grenoble.

El aficionado encontrará en "Les 141-R... ces braves americaines" otros muchos datos relativos a los servicios, anécdotas, características técnicas, depósitos a que estuvieron asignadas, acompañados además de 200 fotografías, diagramas, cuadros con los datos técnicos, e incluso un capítulo dedicado al modelismo de vapor vivo.

Un esfuerzo más de "La Vie du Rail" por conservar la historia de un sistema de tracción, e incluso de los propios lugares ferroviarios en que se desenvolvió su trabajo, cuya imagen también se transforma, sin olvidar a los hombres que las condujeron —la famosa pareja— que, pese a que las nuevas técnicas de explotación habían impuesto la desvinculación a una máquina concreta, como en los viejos tiempos, supieron conservar el espíritu de equipo que les ha hecho famosos. ■ **F. F. S.**