

Las mayores locomotoras de la historia, tres gigantes del vapor

■ Las "Big Boy"

Probablemente las más famosas de todas las gigantescas "Mallet", en los Estados Unidos y en todo el mundo. Sin ser las más potentes, ni las de mayor esfuerzo de tracción, fueron las más famosas de las articuladas.

Construidas por la famosa American Locomotive Company, ALCO. De aspecto impresionante sus líneas estaban entre las más armoniosas, veloces, 110 km/h. para máquinas de ocho ejes acoplados. Las "Big Boy" prestaron servicio

Las "Mallet" articuladas han sido las más grandes locomotoras de toda la historia del ferrocarril. Gigantescas en su tamaño y en sus prestaciones de esfuerzo de tracción y potencia, eran capaces de remolcar enormes trenes de carga. Para igualar sus prestaciones eran necesarias tres y hasta cuatro locomotoras diésel de la época. De entre los muy variados tipos de articuladas, estos tres históricos modelos – "Big Boy", "Allghewny" y las Y. 6B- ocupan el lugar más destacado. Tres grandes gigantes, reflejo de una época en la historia del ferrocarril.

Las "Big Boy" figuran entre las más famosas de las gigantes.





■ "Big Boy"

Locomotoras de ejes 2-4-4-2.
 Peso de la máquina : 345.186 kg
 Peso total de la máquina y tender : 507.360 kg
 Longitud total máquina y tender : 40,53 metros
 Timbre : 21 kg/cm²
 Superficie del emparrillado: 13,93 m²
 Diámetro de ruedas motrices : 1.727 mm
 Cilindros de simple expansión: 4 de de 585,1 mm por 812,8 mm.
 Diámetro de la caldera : 2,71 metros
 Potencia : 6.800 CV
 Esfuerzo de tracción 61.336 kg
 Tender con una capacidad de 25.396 kg de carbón y 94.500 litros de agua.

hasta casi el final de la tracción vapor en la más conocida de las líneas del hoy mayor ferrocarril privado del mundo, el Union Pacific". Hoy se con-

Las enormes "Alleghenys", 1-3-3-3, fueron las locomotoras de mayor peso que hayan existido.

servan ocho ejemplares repartidos en diferentes museos norteamericanos.

■ Las "Allegheny"

Así llamadas por haber sido diseñadas para remolcar pesados trenes de carbón en las líneas de los montes Allegheny, y utilizadas por la compañía Chesapeake & Ohio, y también por el Virginian. Son las locomotoras de serie más pesadas de la historia del ferrocarril.

La particularidad de su rodaje 1-3-3-3, las hizo especialmente notables. Máquinas de carga, pero también rápidas para máquinas articuladas, por lo que también hicieron servicio de viajeros-100 km/h.

Las "Allegheny", en perfiles fáciles, han remolcado trenes carboneros de 120 vagones con 11.000 toneladas, y en rampas de 20 milésimas, a poca velocidad, cargas de 3.000 toneladas.

Entregadas en diciembre de 1941, cuando los EE.UU. entraron en la II Guerra Mundial, construidas por Lima, representaron la puesta a punto de los últi-



Las "Compound", Y 6-B, con sus enormes cilindros de baja, las máquinas con mayor esfuerzo de tracción de la historia.



Tren de West Coast Mail remolcado por una de las primeras locomotoras Mallet.

■ "Allegheny"

Peso total de locomotora y tender: 541.335 kg (récord del mundo). Longitud total locomotora y tender: 40, 25 metros

Timbre: 18,2 kg/cm²

Superficie de emparrillado: 12,56 m²

Diámetro de ruedas motrices: 1.701 mm

Diámetro de caldera: 2,76 m

Cilindros de simple expansión: 4 de 571,5 mm por 838,2 mm Potencia: 7.670 CV

Esfuerzo de tracción: 53.227 kg

Tender con capacidad de carbón: 22.675 kg y 94.500 litros de agua.

mos avances en la locomotora de vapor en los Estados Unidos. Se conservan dos unidades.

■ Las Y 6-B

Máquinas de mucho menor diámetro de rueda, y por tanto más lentas, específicamente diseñadas para remolcar los más pesados trenes de carbón en rampa, 5.050 toneladas en rampa de 10 milésimas. Máquinas "Compound" o sea de doble expansión, algo poco habitual en los Estados Unidos.

Presentaban unos enormes cilindros de baja presión de casi 1 metro, ya en el límite del gálibo. Fueron las máquinas con mayor esfuerzo de tracción de la historia. Hasta cuarenta y cinco años

después no fue alcanzado dicho récord por la más avanzadas tecnologías de tracción diesel. Construidas en Roanoke en los propios talleres de la compañía Norfolk and Western, hoy Norfolk Southern, una de las cuatro mayores compañías norteamericanas.

Esta locomotora ostenta el récord del mundo en esfuerzo de tracción. Además se llegó a experimentar una Y 6-C, en que elevando el timbre de caldera a 22,1 kg/cm², y a algunas modificaciones, circuitos de vapor, aumento de peso adherente, el esfuerzo de tracción alcanzó 75.198 kg cifra jamás superada por ninguna locomotora de vapor. ■

ÁNGEL MAESTRO

■ Y 6-B

Peso total de locomotora y tender: 435.559 kg

Longitud total de máquina y tender: 35,053 metros

Timbre: 21 kg/cm²

Diámetro de la caldera: 2,64 metros

Superficie de emparrillado: 12,28 m²

Diámetro de ruedas motrices: 1.473 mm

Cilindros de alta presión: 2 de 635 mm por 812,8 mm

Cilindros de baja presión: 2 de 990 mm por 812,8 mm

Potencia: 6.000 CV

Esfuerzo de tracción: 68.949 kg