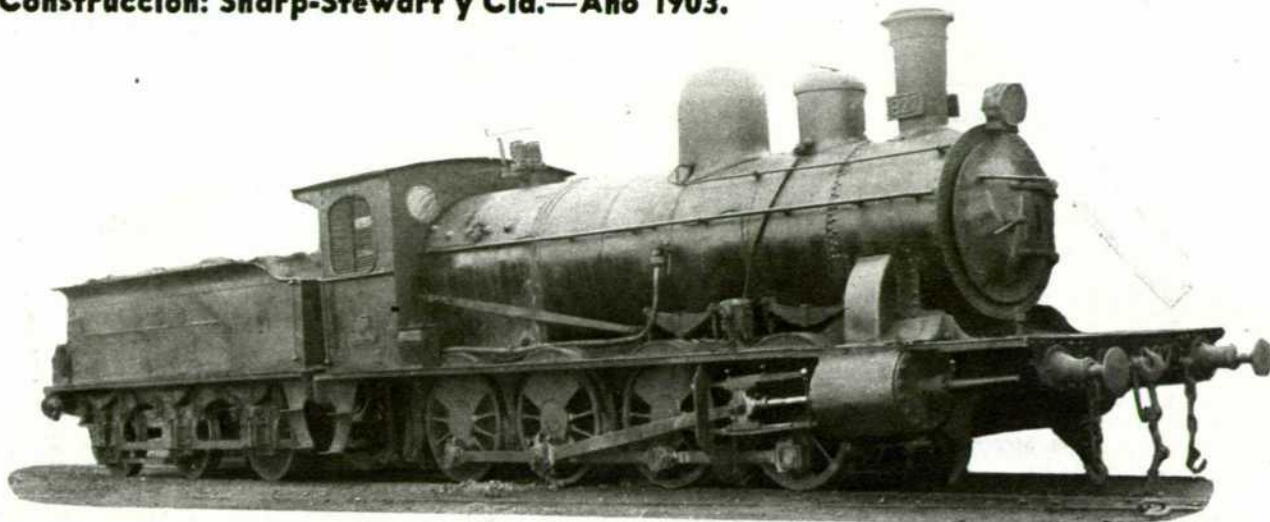


Locomotoras y ténderes núms. 040-2251/040-2252

Procedencia: Oeste (núms. 827-828).

Construcción: Sharp-Stewart y Cía.—Año 1903.



● A las seis máquinas, modelo standard, de cuatro ejes acoplados, que la casa Sharp entregó a la compañía de MZOV, descritas en el número anterior de «Vía Libre», siguieron en 1903 otras dos más —números 207 y 208 en la citada MZOV—, aunque con ruedas más pequeñas, de 1.308 mm. de diámetro en lugar de los 1.387 mm. de las anteriores. Como en dicho año se había constituido por fusión de varios constructores, entre ellos Sharp, la North British Lo-

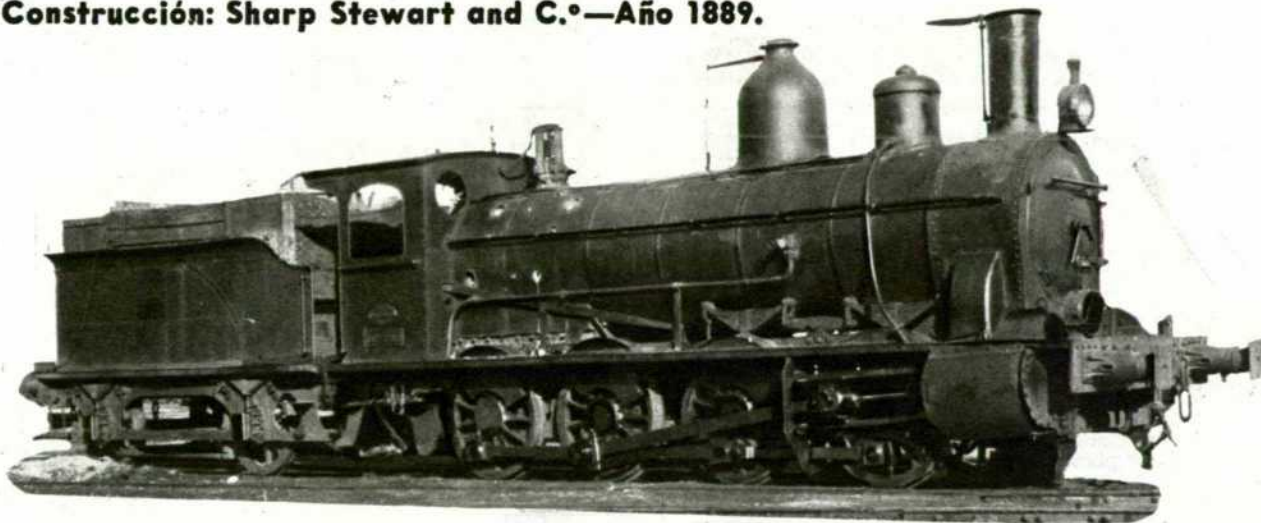
comotive C.º, es esta última la que figura como proveedora. El Oeste las numeró después correlativamente con la serie anterior, asignándolas el 827 y 828. Pero RENFE volvió a separarlas, ya que al reducirse el diámetro de las ruedas aumentó el esfuerzo de tracción teórico. En la práctica hacían el mismo servicio que sus compañeras anteriores y tampoco fueron empleadas fuera de Galicia. En 1948 y 1954 figuraban asignadas al depósito de Vigo. Ambas fueron desguazadas en 1965.

PARQUE MOTOR

Locomotoras y ténderes núms. 040-2301/040-2308

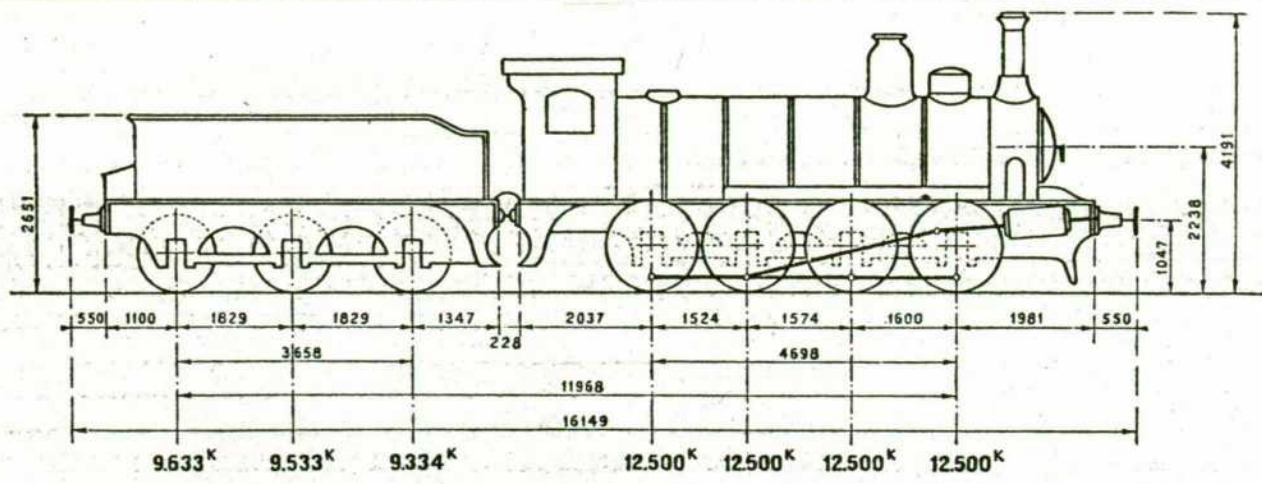
Procedencia: M. Z. A. (núms. 576-583).

Construcción: Sharp Stewart and C.º—Año 1889.



● Nos quedan por describir, pertenecientes al modelo standard de la casa Sharp, de cuatro ejes acoplados, las ocho máquinas que dicha empresa entregó en 1889 al ferrocarril de Tarragona-Barcelona y Francia (TBF), donde llevaron los números 260-267. De concepto básico igual, difieren de las anteriormente descritas en algunos detalles. Las ruedas, con 1.273 mm. de diámetro, eran las más pequeñas de todas. La superficie de la parrilla era también menor, de 2,42 metros cuadrados, en lugar de 2,61 metros cuadrados, pero esto quedaba compensado con

un hogar más profundo, dado que el eje de la caldera se hallaba a mayor altura. De estos cuatro modelos de Sharp, sencillos y robustos, no hemos oído más que elogios. Las ocho de esta serie fueron numeradas por MZA del 576 al 583. Todas llegaron a RENFE y continuaron en la zona catalana. En 1949 y 1954 estaban en Villanueva y Geltrú. Posteriormente pasaron algunas a Gerona y Pueblo Nuevo. La 040-2.307 se desguazó en 1964 y las siete restantes entre 1966 y 1968.



CARACTERISTICAS

Cilindros:
 Diámetro interior d = 508 m/m.
 Carrera del émbolo L = 660 m/m.
 Distribución plana Stephenson.

Ruedas:
 Diámetro de las motoras D = 1.308 m/m.

Caldera:
 Timbre p = 10 kgs/cm².
 Diámetro interior del cuerpo cilíndrico 1.438 m/m.
 Longitud entre placas tubulares 3.938 m/m.

Tubos:
 Diámetro exterior 51 m/m.
 Número 200

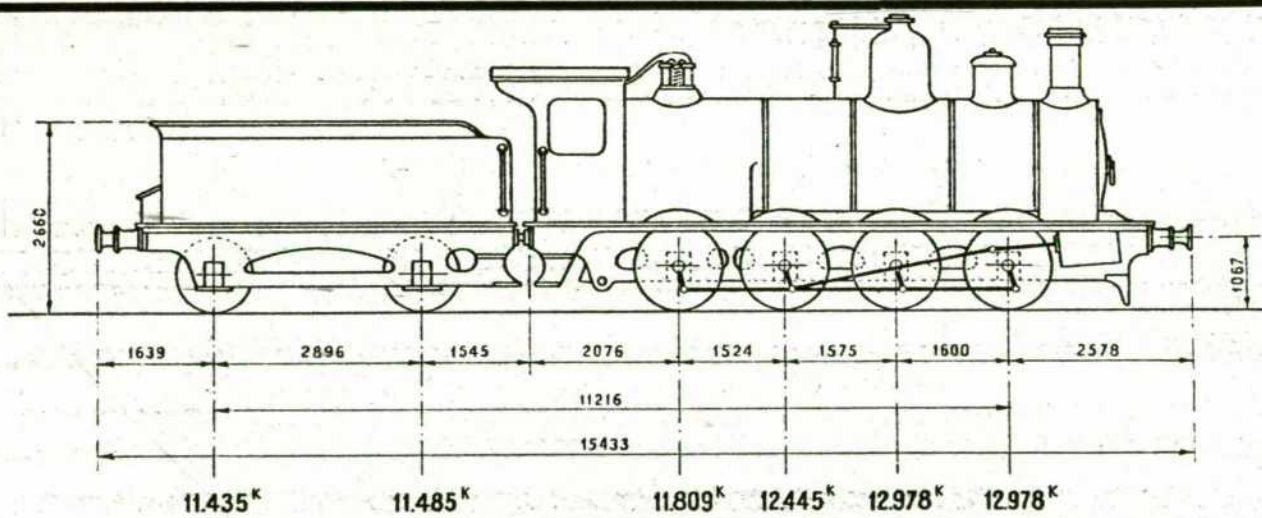
Superficie de calefacción:
 Hogar 11,60 m².
 Tubos 125,70 m².
 Total 137,30 m².
 Superficie de la rejilla 2,40 m².

Peso:
 Locomotora vacía 45.000 Kgs.
 Locomotora en servicio 50.000 Kgs.
 Adherente 50.000 Kgs.
 Por metro lineal de locomotora 5.334 Kgs.

Esfuerzo de tracción $F = \frac{0,65 p d^2 L}{D}$ 8.464 Kgs.

Potencia normal indicada 768 C. V.
 Freno de husillo.
 Alumbrado por aceite.

PARQUE MOTOR



CARACTERISTICAS

Cilindros:
 Diámetro interior d = 508 m/m.
 Carrera del émbolo L = 660 m/m.
 Distribución plana Stephenson.

Ruedas:
 Diámetro de las motoras D = 1.293 m/m.

Caldera:
 Timbre p = 10 kgs/cm².
 Diámetro interior del cuerpo cilíndrico 1.496 m/m.
 Longitud entre placas tubulares 3.976 m/m.

Tubos:
 Diámetro exterior 50 m/m.
 Número 200

Superficie de calefacción:
 Hogar 11,56 m².
 Tubos 112,44 m².
 Total 124,00 m².
 Superficie de la rejilla 2,42 m².

Peso:
 Locomotora vacía 44.741 Kgs.
 Locomotora en servicio 50.210 Kgs.
 Adherente 50.210 Kgs.
 Por metro lineal de locomotora 5.368 Kgs.

Esfuerzo de tracción $F = \frac{0,65 p d^2 L}{D}$ 8.971 Kgs.

Potencia normal indicada 774 C. V.
 Freno de husillo y de vacío.
 Alumbrado de petróleo.