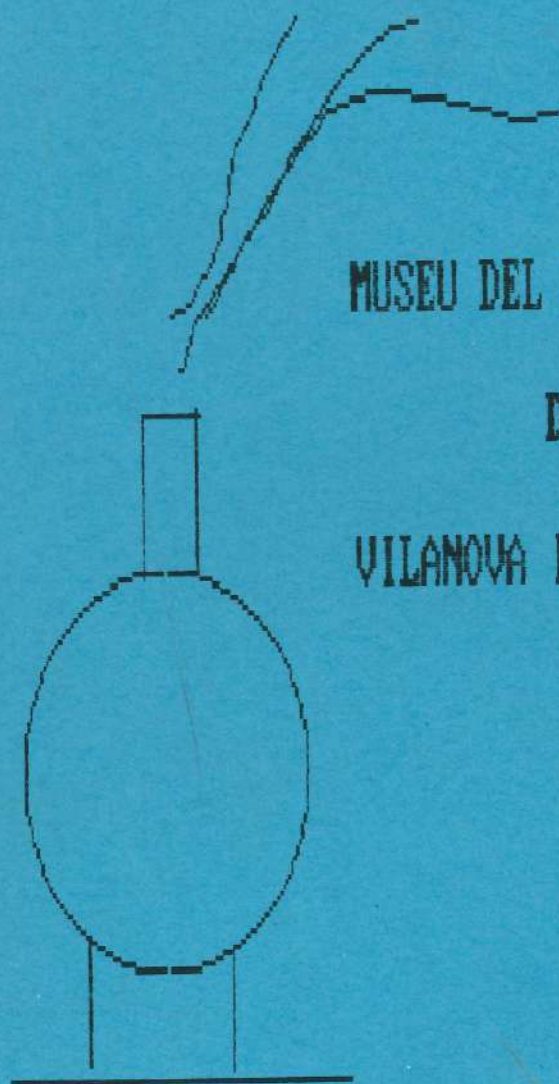


MANUAL GUIA DEL VISITANTE



MUSEU DEL FERROCARRIL

DE

VILANOVA I LA GELTRÚ

AN 242 10



AN 242 10

TIPO
MATERIAL
CONF
PROCE

INTRODUCCION

Con la edición de éste pequeño Manual-Guía se pretende que todo visitante del Museo del Ferrocarril adquiera algunos conocimientos del material expuesto en el mismo, así como que conozca algunas curiosidades del material existente en el museo.

En cada locomotora se edita su diagrama o esquema para aquellos más curiosos, también cabe decir que las locomotoras que no tienen su esquema es porque el mismo no se ha podido encontrar en la documentación consultada.

Con ésta edición se pretende que los visitantes aparte de satisfacer su curiosidad guarden un pequeño pero a la vez grato recuerdo de la visita al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.



TIPO: 1-2-0

NUMERACION: 120-2131

COMPANIA: R.E.N.F.E

PROCEDENCIA: COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE
DE ESPAÑA 77.

AÑO: 1.884

CONSTRUCTOR: MASCHINENFABRIK ESSLIGEN (ALEMANIA).

POTENCIA: 650 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 5.311 KGS.

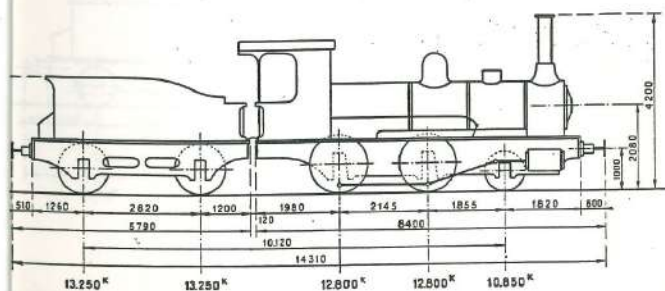
PESO: 33.000 KGS. + 12.500 KGS.

LONGITUD: 14,3 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Construida para el F.C de Salanaca a la Frontera Portuguesa (S.F.P. 7). La serie se componía de 13 locomotoras (3/15) que al pasar a la Compañía del Oeste de España fueron numeradas del 73 al 85. Sólo pasaron 2 locomotoras a R.E.N.F.E. la 77 y la 81 (120-2131 y 2132). Sus últimos servicios los efectuó en el depósito de Mora la Nova.

Procedencia: Oeste (núms. 73-85).
Construcción: Maschinen-Fabrik-Esslingen.—Año 1884.

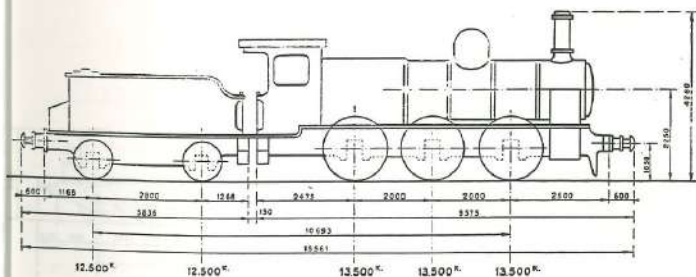
DIAGRAMA



LONGITUD: 15,5 MTS.

Procedencia: F. C. Central de Aragón (núms. 1-8).
Construcción: Couillet (Bélgica).—Año 1902.

DIAGRAMA



TIPO: 2-4-0

NUMERACION: 240-2135

COMPANIA: R.E.N.F.E.

PROCEDENCIA: COMPANIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE.1155.

AÑO: 1.913

CONSTRUCTOR: HENSCHKE (ALEMANIA)

POTENCIA: 1.755 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 12.724 KGS.

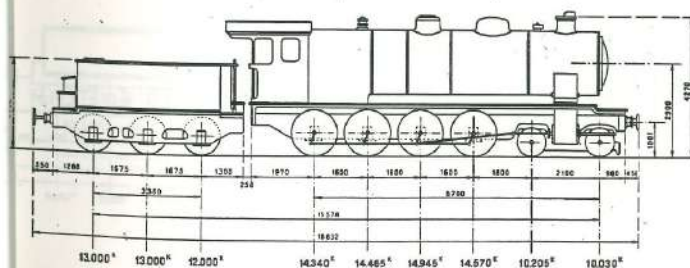
PESO: 70.000 KGS + 19.700 KGS.

LONGITUD: 18,8 MTS.

RESEÑA HISTORICA: La serie se componía de 120 locomotoras numeradas del 1.101 al 1.220 por M.Z.A. Al pasar a R.E.N.F.E. fueron numeradas como 240-2001/2.200. Este tipo de distribución de ejes era característico de los ferrocarriles españoles. Se las denominaba "Mastodontes".

Procedencia: M. Z. A. (núms. 1101-1220).
Construcción: Henschel.—Años 1912, 1913, 1921 y 1922.

DIAGRAMA



TIPO: 2-4-0

NUMERACION: 240-2074

COMPañIA: R.E.N.F.E.

PROCEDENCIA: F.C. DEL CENTRAL DE ARAGON 74.

AÑO : 1.927

CONSTRUCTOR: TUBIZE (BELGICA)

POTENCIA: 1.350 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 10.590 KGS.

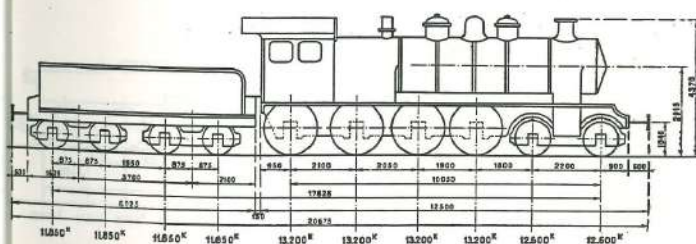
PESO: 69.000 KGS. + 20.375 KGS.

LONGITUD: 20,6 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Corresponde a una serie de locomotoras muy potentes y de un gran diámetro de ruedas, empleadas por el F.C.del Central de Aragón para arrastrar trenes expresos. Sus últimos servicios se realizaron en la línea de Tarragona a Lleida.

Procedencia: F. C. Central de Aragón (núms. 71-74).
Construcción: Tubize (Bélgica).—Año 1927.

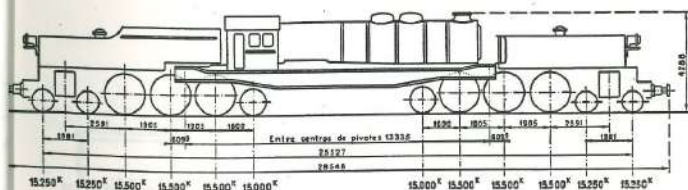
DIAGRAMA



RESEÑA HISTÓRICA: En la práctica, podemos decir, que se trata de dos locomotoras con una caldera común.

Procedencia: F. C. Central de Aragón (núms. 101-106).
Construcción: Euskalduna (Bilbao).—Año 1931.

DIAGRAMA



TIPO: 2-4-1

NUMERACION: 241 F-2188

COMPANIA: R.E.N.F.E.

PROCEDENCIA: COMPANIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. (M.Z.A.). 1888.

AÑO: 1.939

CONSTRUCTOR: LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
BARCELONA. ESPAÑA.

POTENCIA: 2.400 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 16.917 KGS.

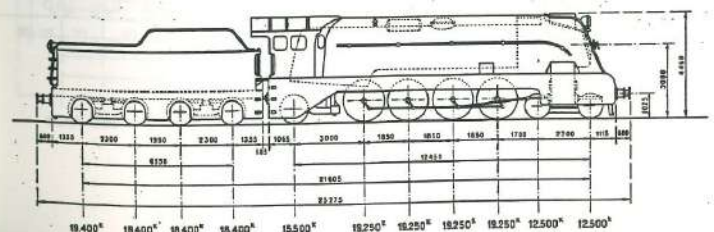
PESO : 187.500 KGS + 33.600 KGS.

LONGITUD: 25,2 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Locomotora denominada "Linda Tapada" por el carenado que la caracterizaba. La presión de la caldera 28 K/Cn2 fue la mayor utilizada en las locomotoras españolas. La serie se componía de 10 locomotoras (M.Z.A.1881/18), que al pasar a R.E.N.F.E. fueron numeradas como 241-2181/18. Pertenecieron al depósito de Madrid Atocha y prestaron servicio en la línea de Madrid a Albacete.

Procedencia: M. Z. A. (núms. 1881-1810).
Construcción: La Maquinista T. y M.—Año 1939.

DIAGRAMA



TIPO: 1-5-1

NUMERACION: 151 F-3101

COMPANIA: R.E.N.F.E.

AÑO: 1.942

CONSTRUCTOR: LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
BARCELONA. (ESPAÑA).

POTENCIA: 2.700 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 25.000 KGS.

PESO: 130.710 KGS. + 32.450 KGS.

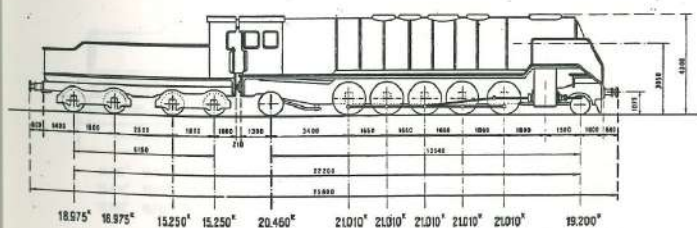
LONGITUD: 25,8 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Locomotora denominada "Santa Fe".

La serie se componía de 22 unidades, siendo las locomotoras más pesadas de los ferrocarriles españoles. Estas locomotoras se utilizaron en la rampa de "Torre-Brañuelas", en la línea León-Ponferrada, donde arrastraban pesados trenes de mercancías.

Procedencia: RENFE (nóms. 5001-5020).
Construcción: La Maquinista T. y M. - Año 1942.

DIAGRAMA



TIPO: 2-4-0

NUMERACION: 240 F-2.591

COMPANIA: R.E.N.F.E.

AÑO: 1.947

CONSTRUCTOR: EUSKALDUNA. BILBAO. ESPAÑA.

POTENCIA: 2.550 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 17.910 KGS.

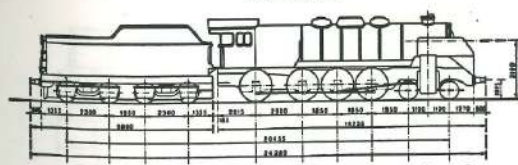
PESO: 96.600 KGS. + 34.400 KGS.

LONGITUD: 24,2 MTS.

RESEÑA HISTORICA: La proliferación de este tipo de locomotoras se debe a la necesidad de contar con 4 ejes acoplados para desarrollar el esfuerzo de tracción necesario. Las locomotoras de esta serie, 240-2471/2717 eran conocidas con el sobrenombre de las "RENFE".

Se destinaban a trenes de mercancías esencialmente.

240-2471/2707



14.745'	14.745'	13.525'	13.525'	19.300'	19.470'	19.486'	19.309'	13.083'	12.854'	4234-55 ANILLOS
19.400'	19.400'	19.800'	19.800'	23.400'	19.700'	19.700'	19.000'	13.500'	13.500'	2400 8272 + ALZA
15.562'	15.562'	15.288'	15.288'	19.800'	19.800'	19.800'	19.800'	12.700'	12.700'	240-2534-247-2717 RENFE

TIPO: 2-4-0

NUMERACION: 240 F-2705

COMPANIA: R.E.N.F.E.

AÑO: 1.951

CONSTRUCTOR: MATERIAL Y CONSTRUCCIONES S.A.
(MACOSA) ESPAÑA.

POTENCIA: 2.550 C.V.

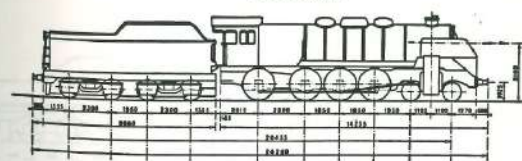
ESFUERZO DE TRACCION: 17.910 KGS.

PESO: 96.600 KGS. + 34.400 KGS.

LONGITUD: 24,2 MTS.

RESEÑA HISTORICA: La proliferación de éste tipo de locomotoras se debe a la necesidad de contar con 4 ejes acoplados para desarrollar el esfuerzo de tracción indispensable. Las locomotoras de ésta serie 240-2471 a 2717, eran conocidas con el nombre de "las RENFE", y se dedicaban especialmente al servicio de mercancías.

240-2471/2707



14.745"	14.745"	13.625"	13.625"	19.300"	19.470"	19.485"	19.300"	13.083"	12.854"	4751-51
19.400"	19.400"	19.800"	19.800"	20.400"	19.700"	19.700"	19.000"	13.500"	13.500"	2400
13.942"	13.942"	16.288"	16.288"	19.800"	19.800"	19.800"	19.800"	12.700"	12.700"	2400

4751-51
2400
2400

TIPO: 1-4-1

NUMERACION: 141 F-2.101

COMPAÑIA: R.E.N.F.E.

AÑO: 1.953

CONSTRUCTOR: NORTH BRITISH LOCOMOTIVE. INGLATERRA.

POTENCIA: 2.000 C.V.

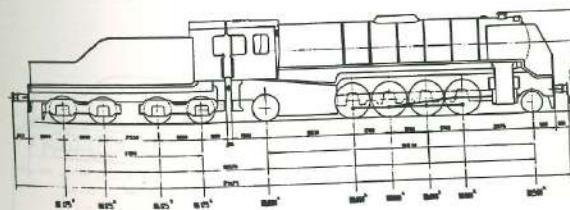
ESFUERZO DE TRACCION: 14.790 KGS.

PESO: 94.000 KGS. + 25.500 KGS.

LONGITUD: 23,1 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Tipo de locomotora denominada como "MIKADO". Entre 1.953 y 1.960, R.E.N.F.E. adquirió 242 unidades, configurándose en la mayor serie de locomotoras adquirida por la Compañía. Esta locomotora corresponde a las 25 primeras unidades (141-2101/25), construidas por la firma inglesa North British Locomotive.

141-2101/25 y 2201/2300



TIPO: 1-4-1

NUMERACION: 141 F-2348

COMPANIA: R.E.N.F.E.

AÑO: 1.958

CONSTRUCTOR: LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
BARCELONA. (ESPAÑA).

POTENCIA: 2.000 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 14.790 KGS.

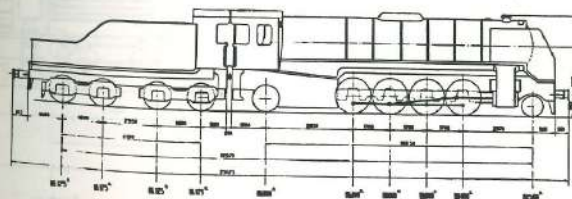
PESO: 94.000 KGS. + 25.500 KGS.

LONGITUD: 23,1 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Locomotora denominada "MIKADO". Eran las locomotoras más numerosas adquiridas por R.E.N.F.E. 242 locomotoras en total.

Esta locomotora fue la última que prestó servicio siendo apagada por S.M. el Rey D. Juan Carlos I, siendo aún Príncipe de Asturias, en la estación de Vicálvaro

141-2101/25 y 2201/2300

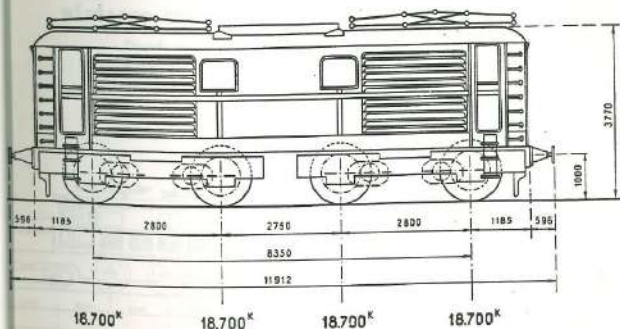


TIPO: B' o B' o
 NUMERACION: 1.004
 COMPAÑIA: R.E.N.F.E
 PROCEDENCIA: F.C. RIPOLL-PUIGCERDA E-1004
 AÑO: 1.927
 CONSTRUCTOR: CAF BEASAIN/CEF TARBES (FRANCIA)
 TENSION: 1.500 V.(1.929); 3.000 V.(1.963)
 VELOCIDAD MAXIMA: 54 Km/h.
 POTENCIA: 1.000 C.V.
 ESFUERZO DE TRACCION: 8.200 KGS.
 PESO: 74.800 KGS.
 LONGITUD: 11,9 MTS.

RESEÑA HISTORICA: La serie se componía de 7 locomotoras, empleadas en la línea de Ripoll a Puigcerdá, incorporaban freno reostático, imprescindible a causa de las fortísimas rampas (hasta 45 milésimas).

Procedencia: Norte.
 Construcción: } Parte mecánica: C. A. F.—Año 1929.
 } Parte eléctrica: C. E. de Francia (Tarbes).

DIAGRAMA



TIPO: 2Co -Co2
 NUMERACION: 7.206
 COMPAÑIA: R.E.N.F.E.
 PROCEDENCIA: NORTE (272-006)
 AÑO : 1.928
 CONSTRUCTOR: BABCOCK & WILCOX Y BROWN BOVERI
 TENSION: 1.500 V.
 VELOCIDAD MAX.: 110 Km/h
 POTENCIA : 2.760 C.V.
 ESFUERZO DE TRACCION : 13.000 KGS.
 PESO : 145.000 KGS.
 LONGITUD: 24 MTS.

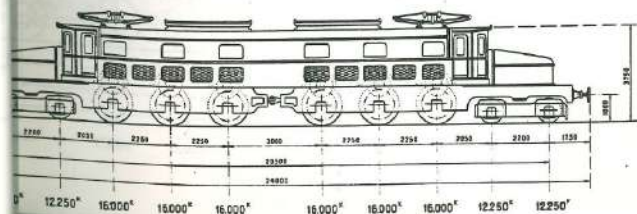
RESEÑA HISTORICA: Denominadas "Cocodrilos", por su aspecto y denominación. Serie de 12 locomotoras destinadas a la línea de Alsasúa a Irún y Miranda-Bilbao-Burgos.

Fueron dadas de baja para el servicio el 30 de Julio de 1.976.

La locomotora nº 7.209, de ésta serie remolcó el coche S-1 que llevó al General Franco a Hendaya para entrevistarse con Hitler.

Procedencia: Norte.
 Construcción: { Parte mecánica: Babcock & Wilcox.-Año 1928.
 { Parte eléctrica: Brown Boveri.

DIAGRAMA



TIPO: C'o C'o

NUMERACION: 7.001

COMPañIA: R.E.N.F.E.

PROCEDENCIA: COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL
NORTE DE ESPAÑA 7.001

AÑO: 1.928

CONSTRUCTOR: OERLIKON/EUSKALDUNA (BILBAO).

VELOCIDAD MAXIMA: 90 Km/h

POTENCIA: 1.800 C.V.

ESFUERZO DE TRACCION: 14.040 KGS.

PESO: 102.000 KGS.

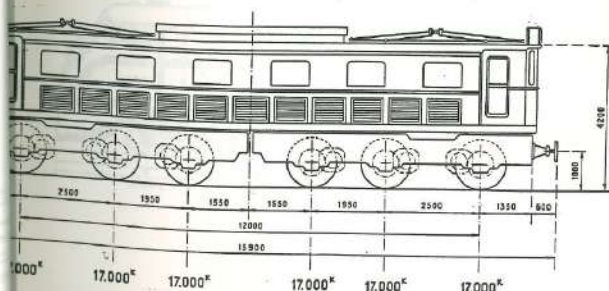
LONGITUD: 15,9 MTS.

RESEÑA HISTÓRICA : Serie de 12 locomotoras destinadas a las líneas de Barcelona a Manresa y de Barcelona a S.Joan de les Abadesses. Cuando éstas líneas se electrificaron a 3.000 V., fueron destinadas al depósito de Miranda de Ebro, prestando servicio en la 6ª Zona.

Procedencia: Norte.

Construcción: { Parte mecánica: Euskalduna.—Año 1928.
{ Parte eléctrica: Oerlikon.

DIAGRAMA



TIPO: Bo Bo

NUMERACION: 350-003-0 "Virgen de Begoña".

COMPANIA: R.E.N.F.E.

AÑO: 1.949

CONSTRUCTOR: AMERICAN CAR & FOUNDRY. NUEVA YORK. (USA)

POTENCIA: 900 C.V.

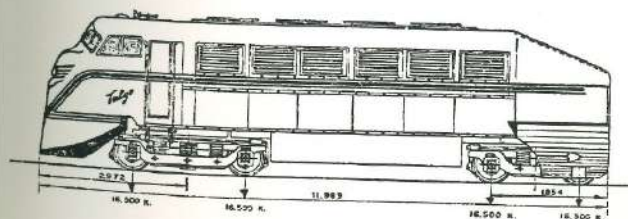
ESFUERZO DE TRACCION: 6.000 KGS.

PESO: 60.000 KGS.

LONGITUD: 11,9 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Locomotora que remolcaba el Talgo II cuyo servicio comenzó en 1.950 entre Madrid y Hendaya.

La serie 350 se componía de 4 locomotoras (1/4T) que incorporaban dos motores Diesel Maybach MD-320 de 450 C.V. cada uno, a 1.500 r.p.m. Al desaparecer el Talgo II, 3 locomotoras (2T, 3T y 4T), se modificaron para arrastrar al Talgo III.



PUENTE METALICO

AÑO de CONSTRUCCION: 1.868

**CONSTRUCTOR: LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
BARCELONA. (ESPAÑA).**

PROCEDENCIA: COMPAÑIA DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA.

UBICACION: PINEDA DE MAR

**RESEÑA HISTORICA: Primer puente construido en España por
la Maquinista Terrestre y Marítima para
la línea de Barcelona-Mataró-Masanet.**

DENOMINACION: BOGIE HARLAND

DENOMINACION: BOGIE tipo "HARLAND"

AÑO: 1.878

CONSTRUCTOR: HARLAND & HOLLINGS. WILMINGTON, DELAWARE
U.S.A

COMPañIA: F.C. DE VALLS A VILANOVA Y BARCELONA (U.V.B.)

RESEÑA HISTORICA: Circularon desde su construcción ininterrumpidamente hasta los inicios de la década de los 60.

Estos bogies estaban dotados de cojinetes a fricción y las riostras que unían los largueros del bastidor eran de madera.

DENOMINACION: Puente de Señales
AÑO : 1.929
UBICACION: Bifurcación Don Carlos

Estación de Francia

Línea Barcelona-Mataró

RESEÑA HISTORICA: Desmontado el año 1.989, con motivo del levantamiento del ramal del Poblenou. Equipado con señales G.R.S. de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante.(M.Z.A.).

TIPO: 1-1-1

DENOMINACION: LOCOMOTORA "MATARO"

COMPANIA: R.E.N.F.E.

CONSTRUCTOR: LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
BARCELONA. (ESPAÑA).

ESFUERZO DE TRACCION: 2.320 KGS.

PESO: 23.600 KGS. + 5.000 KGS.

LONGITUD: 11,7 MTS.

RESEÑA HISTORICA: Construida en 1.948 para la conmemoración de los 100 años del ferrocarril en España. Es réplica fiel de la locomotora "Mataró" una de las 4 que inauguraron la línea Barcelona-Mataró, en Octubre de 1.848.

