

## RENFE Spagna: Il museo del Ferrocarril di Madrid (Parte 2)

di Alessio Pedretti - Dicembre 2011

Proseguiamo in questa seconda parte elencando il materiale preservato dal Museo soprattutto per quanto riguarda **locomotive** a vapore, **automotrici**, locomotive diesel sia da treno che da manovra e l'immane **Talgo**, forse la tipologia di "treno spagnolo" maggiormente famosa al mondo.

- ✓ locomotiva a vapore 030-2107, costr. SA Societ  Autrichienne, Francia, anno 1863, tipo "Mamouth", avente nome "**El Alag n**"
- ✓ locomotiva a vapore 111, costr. JJS John John and Son, GB, 1864, tipo "**Patentee**"
- ✓ locomotiva a vapore 040-2091, costr. **Le Creusot**, Francia, anno 1864, "El Cinca"
- ✓ locomotiva a vapore 120-0201, costr. **Sharp & Stewart**, Gran Bretagna, anno 1877, tipo "Porter", ex MZA 176
- ✓ locomotiva a vapore 020-0231, costr. **UMH** Usines Metalurgiques Hainaut, Belgio, anno 1885, ex MZA 601,
- ✓ locomotiva a vapore 130-0201, costr. Sharp & Stewart, Gran Bretagna, anno 1889, tipo "Mogul", avente nome "**Pucheta**"
- ✓ locomotiva a vapore 230-2059, costr. **North British**, Gran Bretagna, anno 1907
- ✓ locomotiva a vapore 231-2006, costr. Babcock & Wilcox, Spagna(1920), tipo "Pacific"
- ✓ locomotiva a vapore 242-F-2009, costr. **MTM** Maquinista Terrestre y Maritima, Spagna, anno 1955, tipo "Confederation"
- ✓ locomotiva a vapore 141-F-2316, costr. Mafco, anno 1957, tipo "**Mikado**"
- ✓ locomotiva a vapore 141-F-1216, costr. Euskalduna, Spagna (1960), tipo "Mikado",
- ✓ locomotore diesel da treno 1615, costr. **ALCO**, USA Stati Uniti, anno 1955
- ✓ locomotore diesel 4020 (1966), costr. Krauss Maffei & Babcock, Germania-Spagna,
- ✓ locomotore diesel da manovra 10201 MZA, costr. DWK Deutsche Werk Kiel e MTM Maquinista Terrestre y Maritima, Germania-Spagna, anno 1935
- ✓ locomotore diesel da manovra 10.601, costr. **YEC** Yorkshire Engine Company, GB, 1962
- ✓ locomotore diesel da manovra 10.106, **MTM** Maquinista Terrestre y Maritima, Spagna
- ✓ automotrice diesel 9121, costr. **Carde y Escoriaza**, Spagna, anno 1933
- ✓ automotrice diesel 9162, costr. **MMC** Material Movil y Construccion SA, Spagna (1935)
- ✓ automotrice diesel 9404, CAF, Spagna, 1935
- ✓ automotrice diesel TAF 9522, costr. Fiat, Italia, anno 1952, derivata da ALn 990 FS
- ✓ autotreno diesel **Talgo II**, costr. Talgo, Spagna, anno 1950, 6 elementi

Da ricordare il fatto che sotto un attiguo capanno ed alcune tettoie in teoria sosta ulteriore materiale rotabile da restaurare e preservare; materiale di vario genere (**automotrici, locomotive a vapore e carrozze** soprattutto) in attesa di decisioni in merito o magari di essere esposte a turno periodicamente all'intero della sede museale. In particolare ad esempio dovrebbero esser conservate in attesa di restauro almeno altre due automotrici nostrane derivate dalla famiglia Fiat delle **ALn 990 FS**.

Saluti iberici

Testo e immagini di Alessio Pedretti



### Locomotore diesel da manovra 10.601

Per le locomotive da manovra portiamo l'esempio della **10.601**, esemplare realizzato in Gran Bretagna nel 1962 con trasmissione idraulica. Venne utilizzata originariamente per la costruzione della linea ferroviaria da Madrid a Burgos indi passò alle **RENFE** nel 1968 e venne in seguito assegnata alla stazione di **Salamanca** ove prestò servizio di manovra in vista di un'eventuale produzione di serie che poi non avvenne mai. Nel 1986 venne passata direttamente al Museo.

### Locomotiva a vapore 020-0231

Presso l'entrata del Museo de Ferrocarril de Madrid è esposta questa piccola **0-2-0** avente matricola **0231**, venne realizzata dalle UMH Usines Metallurgiques Hainaut in Belgio durante l'anno **1885**, in precedenza risultava essere la ex MZA 601 operante sulla "**Madrid Zaragoza y Alicante**". Curiosamente il rotabile non è minimamente considerato dal Museo, ne fa parte ma non viene assolutamente citata nell'ambito della Collezione museale ove ogni rotabile presenta una scheda ricca di dati e fatti storici.



### Locomotiva a vapore 030-2107

Ecco una macchina leggendaria come la **030-2107** che risulta avere quasi **150 anni** suonati. E' il rotabile ferroviario più antico conservato all'interno del Museo, venne costruita in Francia nel lontano **1863** e le fu assegnato il nome di "**El Alagon**", un affluente del Rio Tago, o Tejo per i portoghesi. In particolare venne costruita per la "Compania del los Caminos de Hierro del Norte de Espana" e successivamente nel 1875 venne passata alla "Compania de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Salamanca" la quale addirittura modificò la macchina da 1-20 a 0-3-0, così come lo vediamo oggi.

### Locomotiva a vapore 111

Ha solo un anno di meno la locomotiva a vapore 111, nata nel **1864** e preservata sino ad oggi: venne realizzata in Gran Bretagna ed infatti il disegno della stessa sembra quasi derivare direttamente dalla Rocket di Stephenson. Iniziò ad operare a **Huesca** e come la precedente anche questa macchina subì vari passaggi di mano, venne venduta ad un'industria nel 1910 e nel 1968 ritornò in RENFE onde poter esser restaurata, venne in seguito esposta vicino a **Madrid Chamartin** sino al 1985, anno in cui venne spostata definitivamente nel Museo.





### Locomotiva a vapore 141-F-1216

All'aperto incontriamo la **141-F-2316** risultante essere la seconda locomotiva a vapore più giovane del Museo dato che è stata realizzata nientemeno che nel **1957** dalla Macosa, altro costruttore ferroviario che sarà successivamente assorbito dalla francese Alstom. Si tratta a tutti gli effetti di una macchina del tipo "**Mikado**", le 141 spagnole dovrebbero essere state realizzate in 216 esemplari. Nel museo è presente anche l'esemplare 2416, sezionato appositamente per illustrare ai visitatori grandi e piccoli come funziona una locomotiva a vapore

### Locomotiva a vapore 242-F-2009

Da tempo non osservavamo locomotive a vapore così grandi, forse ci era capitato in passato di osservare qualcosina del genere solo in Finlandia e Germania. La "titanica" **242-F-2009** è una "Confederation" realizzata recentemente ovvero solo nell'anno 1955 dalla "**MTM Maquinista Terrestre y Marítima**" costruttore ferroviario spagnolo nato nel 1855 ed avente sede a Barcellona e dintorni nonché successivamente assorbito da Alstom intorno al 1993. Curiosamente lo stabilimento della MTM è lo stesso dalla quale sono usciti i tram Citadis per Madrid e i treni S-100 per la AVE spagnola, derivati dal TGV francesi. La nostra "Confederation" aveva una velocità di **150 km/h**.



### Locomotore diesel da treno 1615

Ecco la locomotiva diesel numero **1615**, di chiara concezione americana essendo stata costruita dalla **ALCO** nel **1955**. Tale esemplare è particolarmente interessante in quanto fu la prima locomotiva diesel da treno a comparire in Spagna. In secondo luogo fu un rotabile acquistato dalla ALCO onde valutare la "nuova" trazione diesel nella penisola iberica, inoltre rappresenta di fatto un esempio degli aiuti americani che portarono numerosi esemplari di derivazione nordamericana nel paese di Don Chisciotte. "**Marilyn**", come venne battezzata per via delle sue origini, ebbe alcuni eredi a doppia cabina, pertanto rimase l'unica a singola cabina e monodirezionale.

### Locomotore diesel da treno 4020

Un'altra sagoma decisamente familiare è quella della **4020**, locomotiva diesel derivata chiaramente dalla famiglia tedesca V-200, realizzata dalla **Krauss Maffei e Babcock & Wilcox** nel 1966 come una delle locomotrici diesel più potenti che abbiano mai circolato in Spagna. Potevano raggiungere i 130 km/h, vennero realizzate 32 unità che vennero impegnate soprattutto sulle linee Madrid-Barcellona e Madrid-Burgos, vennero successivamente fermate nella seconda metà anni ottanta, negli ultimi anni presentarono qualche problemino in quanto vennero destinate a compiti per i quali non erano state ideate.





### Automotrice diesel 9121

Sotto un telone ed in una situazione precaria si cela l'automotrice **9121**, un tempo esposta all'interno del Museo e sotto la copertura metallica. Tale rotabile venne realizzato da "**Carde y Escoriaza**" nel 1933 e pertanto risulta essere una delle prime automotrici ad aver circolato in Spagna. La "Carde y Escoriaza" era una fabbrica fondata nel **1897** a Saragozza da due soci i cui cognomi compongono il nome aziendale, costruì anche articoli di carpenteria come coperture di stazioni ferroviarie, elettromotrici tranviarie, ponti e componenti per edilizia.

### Automotrice diesel 9162

Nel **1935** la Materiale Movil y Construciones SA realizzò 7 veicoli con motore **Mybach** tra cui la nostra qui ritratta **9162**, destinata alla "Compania del Norte". Nel 1955 proprio la **9162** venne trasformata per viaggi di ispezione di parte della dirigenza tecnica di RENFE, dotandola di un nuovo motore Pegaso, una sala di lavoro, una cucina e due "appartamenti" privati. Nel 1983 passò al Museo ma ancora nel 1985 venne utilizzata per ispezioni tecniche su linee chiuse e ancora venne coinvolta in alcuni video storici, fermandosi definitivamente nel 1991.



### Automotrice diesel 9404

Un altro degno esemplare del comparto delle automotrici è la **9404** realizzata da **CAF** nel 1935 (CAF è l'acronimo di "**Compania Auxiliar de Ferrocarriles**"). Presenta un motore Maybach da 410cv e forte è la sua parentela con il famoso "amburghese volante" delle DB, il quale in Spagna diventa "El hamburghès volador"! Tali automotrici effettuarono servizio tra Madrid e Toledo, prevedevano inizialmente la 1° classe (16 posti, poi abolita). Con l'arrivo delle italiane **TAF** (corsi e ricorsi della storia, guarda il destino...) il loro prestigio iniziò a calare ed entro la fine degli anni sessanta erano ormai tutte definitivamente radiate, negli ultimi tempi alcune vennero utilizzate solo come rimorchi.

### Vista generale lato entrata

Lo spazio all'interno della **vecchia stazione di Delicias** prevede quattro binari, ognuno destinato ad un settore specifico: partendo dal primo piano ed andando verso lo sfondo troviamo la trazione a vapore sulla Via I, la trazione elettrica sulla Via II, la diesel sulla Via III ed il Talgo e le vetture passeggeri sulla Via IV. In primo piano la locomotiva a vapore **141-F-2416** sezionata per il pubblico, la locomotiva elettrica numero 3 "trifase", l'automotrice italiana TAF **9522** e sullo sfondo, nano e piccoletto, il Talgo II dall'estetica frontale di dubbio gusto.





### Automotrice diesel TAF 9522

A sorpresa troviamo un volto molto noto dalle nostre parti: l'automotrice **TAF 9522** non è altro che una derivata delle nostrane **ALn 990 FS**, realizzata da **Fiat Ferroviaria** nel 1952 come parte di una nuova flotta da destinarsi ai servizi migliori tra le città spagnole, solitamente treni composti da due automotrici e una rimorchiata intercalata.

### Automotrice diesel TAF 9522

Grazie alla loro leggerezza potevano girare su tutte le linee ferroviarie, presentavano aria condizionata ed un comfort eccezionale per quel tempo. Il loro periodo inizierà a tramontare nel **1971**, data a partire dalla quale saranno destinate a linee minori, negli anni ottanta verranno definitivamente fermate. In teoria, "dietro le quinte" dovrebbero esser state preservate almeno altre due unità tra automotrici e rimorchiata.



### Autotreno diesel Talgo II

Come poteva non mancare in un Museo ferroviario spagnolo l'immane Talgo? Il convoglio Talgo (il cui acronimo significa **Tren Articulado Ligero Goicochea Oriol** ove Oriol era un politico che appoggiò l'idea dell'Ingegnere **Goicochea** ...) conservato nel Museo è del tutto particolare, si tratta di una locomotiva annessa con soffiato a 5 elementi passeggeri più corti, con vettura semipilota dalla dubbia estetica.

### Autotreno diesel Talgo II

Il "**Talgo II**" venne realizzato nel 1950 e messo in servizio sulla **Madrid-Irun**, era particolarmente innovativo e da idee del genere si è sviluppata tutta una serie di eredi sino ad arrivare ai treni AV "Pato" capaci prossimamente di cambiare scartamento in 7 minuti, viaggiare sia su AV che rete normale, sia sotto la linea aerea che con motore diesel!

