

Locomotora de vapor 030-2107

“El Alagón” Rodaje tipo *Six-Wheel-Switcher* (Société Autrichienne, Francia, 1863)

Esta máquina formó parte de la serie 301-369 de la Compañía del Norte, caracterizada por su caldera baja, de tipo primitivo, carecer de domo y por su enorme chimenea denominada “tubo de estufa”. Tiene el hogar y cilindros en porte falso y distribución plana *Stephenson*. El regulador, tipo *Crampton* está ubicado en una pequeña caja detrás de la chimenea y el maquinista lo accionaba mediante una varilla situada sobre la caldera. En origen carecía de cabina, que le fue añadida posteriormente.

Siguiendo la costumbre de la compañía ferroviaria, recibió el nombre del “El Alagón”, afluente del río Tajo. Posteriormente, su rodaje original 0-3-0 fue transformado en 1-2-0, llevando el nº 6. En 1873 fue vendida a la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Salamanca, que en 1901 procedió a su transformación inversa, volviendo a ser 0-3-0 y a llevar el nº 9. En 1928 pasó a la Compañía del Oeste con matrícula 119.

Fue la única de su serie que llegó a RENFE. Sus últimos servicios los realizó en el depósito de la estación de Madrid-Delicias como máquina auxiliar para efectuar la limpieza de otras calderas. Fue dada de baja en abril de 1966 y preservada para el Museo por su singularidad.

Pieza IG nº 29

This engine formed part of the Compañía del Norte's series 301-369, characterised by its low, primitive-style boiler, without a steam dome, and its enormous chimney called “tubo de estufa” (stove pipe). Its faux-size firebox and cylinders feature *Stephenson’s* flat distribution. The *Crampton*-type regulator is in a small box behind the chimney, and the engineer activated it by means of a rod above the boiler. It originally lacked a cabin, which was added later.

In harmony with the railway company’s custom, it was called after a tributary of the Tagus River, “El Alagón.” Subsequently, its original 0-3-0 wheel arrangement was changed to 1-2-0, being named No. 6. In 1873, it was sold to Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Salamanca, which carried out a reverse transformation in 1901, returning it to 0-3-0 and naming it No. 9. In 1928, it was passed on to Compañía del Oeste as No. 119.

It was the only one of its series that reached RENFE. It carried out its last services in the Madrid-Delicias Station’s depot as an auxiliary engine used to clean other boilers. It was withdrawn from service in April 1966 and kept for the Museum due to its singularity.

Exhibit IG 29



Foto: L. Marshall

