

# Locomotora eléctrica Norte 6005

(General Electric Co. y American Locomotive Co. -ALCo-, Estados Unidos, 1923)

Tras la Primera Guerra Mundial, la demanda de carbón procedente de las cuencas asturianas creció exponencialmente. Ante esta situación y para superar el estrangulamiento del tráfico ferroviario que suponía el Puerto de Pajares, en la línea León-Gijón, la Compañía del Norte acometió la segunda electrificación de una línea férrea en nuestro país. De las doce locomotoras eléctricas adquiridas para operar en este difícil tramo, seis de ellas fueron de fabricación íntegramente americana, formando la serie 6001 a 6006.

Funcionaban con 3.000 voltios de corriente continua, logrando una potencia de 1.620 CV y una velocidad de 36 km/h remolcando trenes de mercancías, que prácticamente doblaba a la conseguida por las locomotoras de vapor. Tenían además otras ventajas como una mayor adherencia, esencial en este tramo con rampas de dos por ciento y la eliminación de los humos en túneles, causantes de accidentes por asfixia y mala visibilidad. Con un diseño muy sencillo, característico de las locomotoras americanas de la época, como lo demuestran sus ventanillas y puertas de madera.

Estuvieron en activo hasta su sustitución en la década de 1950 por otras locomotoras más potentes de la serie 7700 de RENFE. La 6005 llegó al Museo en 1978.

Pieza IG nº 125

After the First World War, the demand for coal from Asturias' coalfields grew exponentially. In view of this situation, and in order to overcome the railway bottleneck formed by the Puerto de Pajares mountain pass, on the León-Gijón line, Compañía del Norte undertook the second electrification of a railway line in Spain. Six of the twelve electric locomotives purchased for operations in this difficult section were made entirely in America, forming the series 6001 to 6006.

They were powered by 3,000 V DC, attaining 1,620 hp and a speed of 36 km/h while hauling freight trains, which was almost double that of steam locomotives. They had other advantages, such as greater adherence, which was essential in this section with two percent gradients, and the elimination of smoke in tunnels, which caused accidents due to asphyxia and poor visibility. They featured a simple design, as was characteristic of American locomotives at that time, as reflected by their wooden windows and doors.

They were in service until the 1950s, when they were replaced by more powerful locomotives belonging to RENFE's 7700 series. Engine 6005 was brought to the Museum in 1978.

Exhibit IG 125

