

Locomotora eléctrica 7420 (Sécheron y Devis -MACOSA-, Suiza-España, 1944)

En 1944, RENFE encargó las 24 locomotoras de la serie 7400, que, junto a las “cocodrilo” de la serie 7500, entrarían en servicio en los trazados recién electrificados de Madrid a Ávila y de Villalba a Segovia, siendo destinadas al depósito de Madrid-Príncipe Pío.

Funcionaban con 1.500 voltios de corriente continua y sus seis motores -uno por eje-, desarrollaban 2.400 CV, logrando un esfuerzo de tracción de 17.000 kg, lo que las hacía especialmente apropiadas para trenes de carga. De diseño suizo, por su frontal redondeado recibieron el apelativo de “bañeras”. El pupitre de conducción estaba situado a la izquierda, ya que la circulación por las líneas con vía doble de Norte, y que Renfe aún mantiene, era en este sentido.

Entre 1949-1954 algunas fueron destinadas a la rampa de Torre del Bierzo a Brañuelas (León). Cuando en 1967 se implantó en la línea del Madrid-Ávila-Segovia la electrificación a 3.000 voltios, 22 de estas locomotoras pasaron a las líneas del País Vasco, donde aún se mantenían los 1.500 voltios. En 1978 causaron baja en el servicio, siendo esta máquina la única superviviente de su serie.

Pieza IG nº 130

In 1944, RENFE ordered 24 series 7400 locomotives that, along with the “crocodile” locomotives of the series 7500, would come into service in the recently electrified lines of Madrid to Avila and Villalba to Segovia, being based in the Madrid-Príncipe Pío depot.

They were powered by 1,500 volts of direct current and their six engines –one per axle– developed 2,400 h.p., attaining a traction capacity of 17,000 kg, which made them especially suitable for freight trains. Due to their rounded front, these Swiss-designed locomotives were called “bathtubs.” The driver's seat was located on the left, since the trains on the Norte's double-track lines ran in this direction, which is still the case with Renfe.

From 1949-1954, some of them were used on the ramp from Torre del Bierzo to Brañuelas (Leon). In 1967, when the Madrid-Avila-Segovia line was electrified at 3,000 volts, 22 of these locomotives were changed to the Basque Country's lines, which still ran on 1,500 volts. They were taken out of service in 1978, with this engine being the only remaining one of its series.

Exhibit IG 130

