

## Locomotora diésel de maniobras 10201 (Ex MZA TM-201, ex RENFE 10011)

Locomotora diésel 10201  
La Maquinista Terrestre y Marítima (España),  
bajo licencia Deutsche Werke Kiel (Alemania)  
Año: 1935  
Piezas IG: 0089  
Vía IV. Museo del Ferrocarril de Madrid



Locomotora diésel de transmisión mecánica fabricada en 1935 de forma experimental por La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), bajo licencia de la factoría alemana Deutsche Werke Kiel (DWK), con nº de fábrica 567. Formó parte de una serie de dos locomotoras que MTM entregó para pruebas a la Compañía MZA, donde recibieron la matriculación TM-201 y TM-202 (TM, de “Tractor de Maniobras”), existen dudas si precedieron a esas matrículas las 2201 y 2202.



Contaban con diferente motor, el primero, de patente danesa, Burmeister & Wain de 210 CV (aunque según placa de fabricante figura como 200 CV) y el segundo, Deutsche Werke de 200 CV. El motor diésel estaba acoplado a una caja de velocidades que a través de un falso eje y bielas accionaba sus dos ejes motrices. La caja de velocidades y el inversor actuaban neumáticamente, por lo que la locomotora contaba con un compresor de aire, además de la bomba de vacío destinada al freno continuo. Ambas máquinas estaban equipadas con un sistema de enganche asistido, controlado desde la cabina.

Tras los buenos resultados obtenidos, MZA pensó en sustituir progresivamente a las pequeñas locomotoras de vapor, que realizaban maniobras, pero la Guerra Civil terminaría con estos ensayos. Así, en plena contienda, a finales de 1936 la locomotora TM-2201 realizaba maniobras en Aranjuez, cuando por orden del Comité de Ferrocarriles, los maquinistas Alfonso Burgos López y José Ceballos Barrios, partieron el día 2 de enero de 1937 hacia los talleres de Águilas (Murcia) de la compañía británica The Great Southern of Spain Railway donde se realizó su blindaje para la tracción del ejército republicano. La locomotora pasó de 30 a 58 toneladas de peso y el tren en su conjunto tendría un peso de 300 toneladas, compuesto en primer lugar por un vagón blindado con una tronera frontal, un vagón cerrado con torreta giratoria y cañón en el techo y, otro vagón blindado de la serie QQ. En último lugar iba la locomotora TM-2201 empujando el convoy. En principio fue el Tren Blindado nº 1, apodado como “Thaelmann”, pero más tarde sería definitivamente el Tren Blindado nº 8.

Destaca el camuflaje realizado en estos trenes, tanto por la pintura exterior, como por la simulación en el techo de una vía férrea, pintado un falso balasto, traviesas y unas vigas como carriles, los cuales se lijaban diariamente para que relucieran y confundir a la aviación. Según testimonio del ferroviario Juan Afán Alcázar, incluso para mayor blindaje se colocaron en el techo unas planchas metálicas de la báscula de pesar vagones de una estación.

Tras su blindaje partió a la línea de Almorchón a Córdoba, patrullando las estaciones de Zújar, Valsequillo y la Granjuela. En abril de 1938 se trasladó a la línea de Valencia a Tarragona donde opera retrocediendo junto con el resto del ejército popular. El 9 de noviembre de 1938 participa en una contraofensiva en los alrededores de Nules. Al final de la guerra, el 29 de marzo de 1939, el Tren Blindado nº 8 es abandonado por sus ocupantes en la estación de Valencia. La locomotora volvería a Madrid, para operaciones de desblindaje y pasar a formar parte, a continuación, de los vehículos de maniobras de RENFE con matrícula 10011 y posterior 10201. En mayo de 1964 se encontraba en Cerro Negro y en diciembre de 1973 estuvo apartada en el cocherón de Cuenca para pasar a formar parte del futuro Museo del Ferrocarril de Madrid donde actualmente se expone con sus colores verdes originales.