

El plan de modernización, en marcha

LAS NUEVAS LOCOMOTORAS DIESEL

Locomotoras diesel eléctricas

Treinta locomotoras diesel-eléctricas de maniobras, serie 10.401-10.430, pedidas a La Maquinista Terrestre y Marítima, que deben empezar a recibirse en febrero de 1966 y concluir su entrega en enero de 1967.

Trece locomotoras diesel-eléctricas U.M. 10 B., serie 10.801-10.813, pedidas a Babcock & Wilcox. Las cinco primeras, construidas en Estados Unidos, se están montando en la citada factoría. Las restantes deben ser entregadas a principios del año en curso.

Sesenta locomotoras diesel-eléctricas ALCO DL. 500 S., serie 2.101-2.160, de las que ocho serán construidas totalmente en Estados Unidos y el resto en España por la Sociedad Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.

Se han recibido ya las ocho fabricadas en América y siete de las que se construyen en España. Las restantes deben ser entregadas antes de febrero de 1967.

Diez locomotoras diesel-eléctricas General Motors, serie 1.961-1.970, pedidas a dicha empresa para ser construidas totalmente en su fábrica de La Granje (Estados Unidos). Se ha recibido el lote completo en agosto de 1965.

Sesenta locomotoras diesel-eléctricas General Motors, serie 1.901-1.960, pedidas a Macosa, de las que se han recibido 10. El plazo de entrega finalizará en marzo de 1967.

Diez locomotoras diesel-eléctricas ALCO DL-535 S., serie 1.341-1.350, que han sido construidas en Estados Unidos y se recibieron en julio del pasado año.

Cuarenta locomotoras diesel-eléctricas ALCO DL-535 S., serie 1.301-1.340, pedidas a la Sociedad Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques. Hasta la fecha sólo se han recibido dos locomotoras de este tipo, cuya entrega debe terminar en junio de 1967.

La dieselización se inició en España, como en otros países de Europa, hacia los años treinta, con ensayos de automotores diesel y pequeñas locomotoras de maniobras. Al constituirse la Renfe el parque totalizaba 81 unidades;

de ellas, 32 eran automotores de gasolina, una de vapor (Sentinel), 51 automotores diesel y tres locomotoras de maniobras, prácticamente inservibles por la falta de conservación y repuestos.

Durante la década de los años cuarenta se adquirieron otros 16 automotores diesel, pero fue en el Plan General de Reconstrucción donde se dio el primer gran impulso a la dieselización. En 1952 entraron en servicio las primeras locomotoras de maniobras de las series 10.300 y 10.500. Dos años después se recibe el primer ferrobús, y con las facilidades de la ayuda americana se realiza un concurso para la adquisición de 14 locomotoras de línea, de la serie 1.600, que empiezan a prestar servicio a finales de 1955.

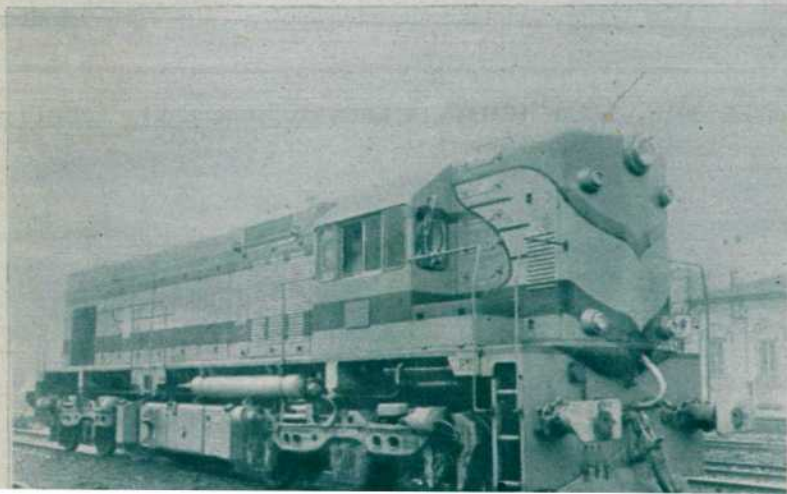
Desde entonces la dieselización se prosigue a buen ritmo. En la actualidad, dentro de los proyectos del Plan de Modernización, como primera etapa para llegar a la supresión total de la tracción vapor, se ha iniciado la dieselización completa de Galicia y Andalucía y, parcialmente, la de Valencia. Para atender estos cambios de tracción se ha encargado la construcción de las siguientes locomotoras:

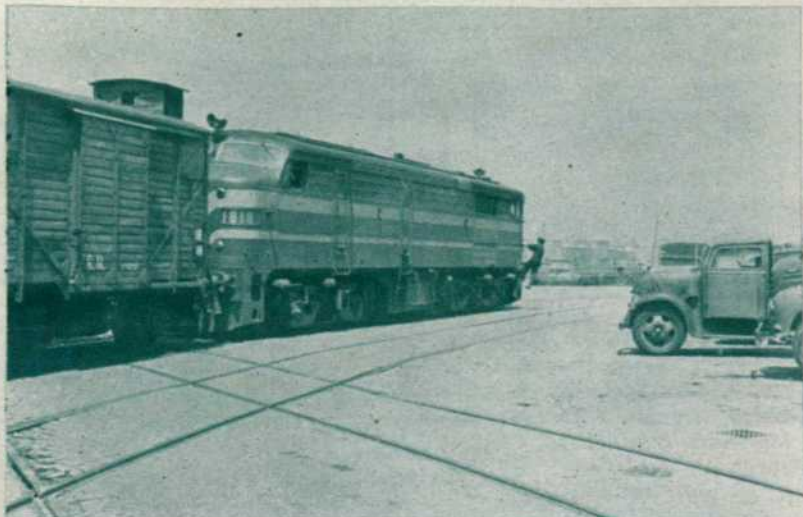


Cabina de conducción de la locomotora 1970

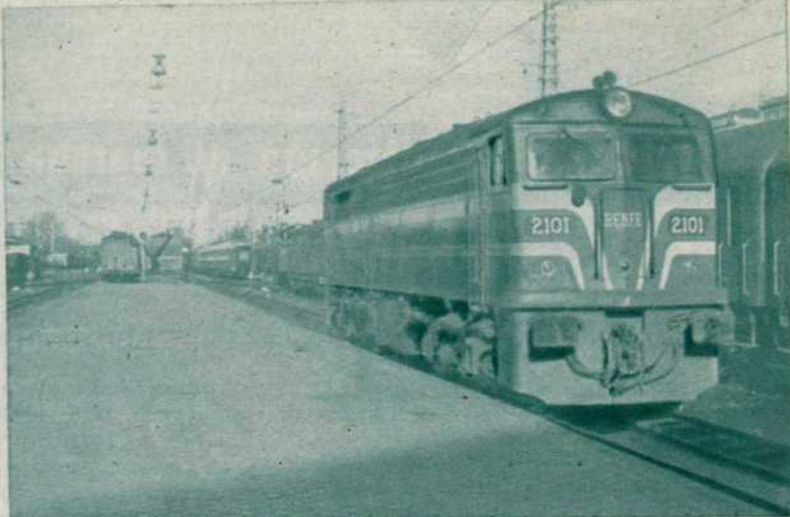
Locomotoras diesel hidráulicas

Posteriormente, para remolcar a velocidades elevadas los trenes pesados de viajeros de la línea de Madrid a Barcelona y otras, se ha hecho un pedido de 30 locomotoras diesel-hidráulicas de la serie 4.001-4.030 a L. E. U. (Locomotive Export Union). De ellas, 10 serán construidas totalmente por Krauss-Maffei, de Munich, y el resto por Babcock and Wilcox, con la colaboración de la firma alemana e importación de los elementos especiales y de tracción. La entrega de las 10 locomotoras construidas en Alemania empezará en octubre del año actual para terminar en enero de 1967. Las que se construyen en España deben recibirse a partir de febrero de 1967.





Locomotora diesel-eléctrica, serie 1800



Locomotora diesel-eléctrica, serie 2100

Es de destacar que estas locomotoras de transmisión hidráulica desarrollan una potencia de 4.000 CV. con sólo un peso de 88 toneladas.

Servicios que prestan

Las nuevas locomotoras recibidas de las series 1.341-1.350 y 1.961-1.970 prestan servicio en las líneas de la 3.ª Zona (Almería, Sevilla, Granada, etc.); las de la serie 1.901-1.960 se encuentran en Valencia, dedicadas a los trenes de naranja y viajeros. Por último, con las de la serie 2.101-2.160 se ha reforzado la tracción de la 1.ª Zona, donde realizan servicios de trenes de viajeros de Madrid a Bilbao, Madrid a Hendaya y Madrid a La Coruña y Vigo.

Un parque de 584 locomotoras

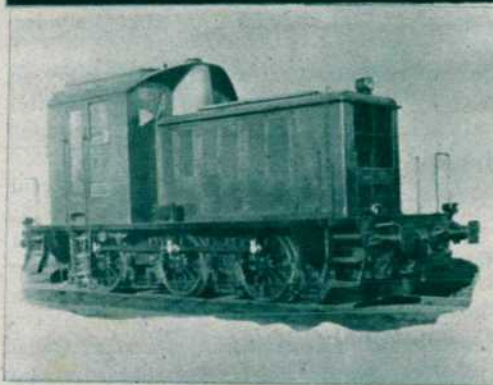
El número total de locomotoras diesel de que dispondrá la Red, una vez recibidos todos los pedidos actualmente en construcción, se indica en el cuadro adjunto, donde también están detalladas sus principales características.

Estas locomotoras, aparte de su sistema de transmisión —mecánica, eléctrica e hidráulica—, pueden agruparse en tres categorías, de acuerdo con el servicio que prestan:

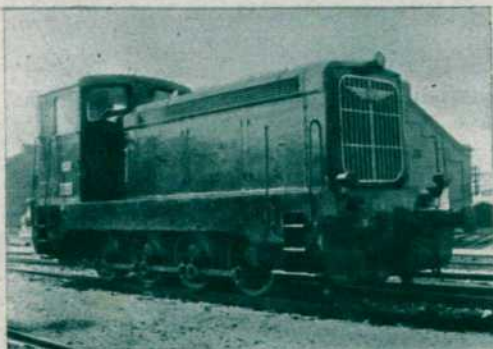
296 locomotoras de maniobras, correspondientes a las series 10.100, 10.300, 10.400, 11.300 y 10.500.

23 locomotoras para servicios mixtos de maniobras y línea, correspondientes a las series 10.700 y 10.800.

LAS NUEVAS LOCOMOTORAS DIESEL



Locomotora diesel-eléctrica de maniobras, serie 10300 y 11300



Locomotora diesel-hidráulica, serie 10500 (Fotos Fernández y archivo VIA LIBRE)

251 locomotoras de línea, correspondientes a las series 1.300, 1.600, 1.800, 1.900, 2.100 y 4.000, y las

14 locomotoras del tren Talgo.

El total del parque será, por tanto, de 584 locomotoras.

Personal de conducción

Para atender los servicios de las nuevas locomotoras se prepara al personal que va quedando disponible al sustituir la tracción vapor por la diesel. El Departamento de Formación Profesional organiza unos cursos teóricos para grupos de hasta 25 agentes. Pueden asistir a ellos todos los que lo soliciten y aprueben un examen previo de selección. Los declarados aptos en el curso teórico pasan a realizar prácticas de conocimiento y conducción en los distintos tipos de material diesel de la Red.

Sustitución total de la tracción vapor

Este parque de locomotoras diesel será incrementado con nuevos pedidos de máquinas de línea y maniobras que las circunstancias aconsejen para sustituir totalmente la tracción vapor. Aunque todavía no determinado exactamente, puede calcularse que su número estará comprendido entre 100 y 125 locomotoras de maniobras y entre 125 y 150 de línea.

F. S.



Locomotora diesel-eléctrica, serie 1900. Las correspondientes a los números 1961 a 1970, difieren de las anteriores de la misma serie en que sólo tienen una cabina de conducción



Locomotora diesel-hidráulica del Talgo, serie 2000