



# EN EL DEPOSITO DE SALAMANCA

**Su dotación actual es de 99 locomotoras de vapor y tres diesel de maniobras**

**S**ALAMANCA y Medina del Campo son los únicos empalmes de la Red en los que coinciden cinco líneas. La progresiva electrificación y dieselización, con la consiguiente clausura de depósitos de locomotoras de vapor, como los de León, Valladolid, Alcázar y otros, han convertido al de Salamanca en uno de los más importantes en la actualidad. Su radio de acción forma una especie de estrella, que abarca las líneas que inciden en dicha estación. Desde Salamanca, las locomotoras prestan servicio hasta Avila, Medina del Campo, Astorga, Puebla de Sanabria, La Fregeneda, Fuentes de Oñoro y Palazuelo-Empalme.

**TRES RESERVAS Y SIETE PUESTOS FIJOS.**—Dependen del depósito de Salamanca tres reservas —Avila, Zamora y Medina del Campo— y siete puestos fijos, donde se preparan para el regreso las locomotoras que rinden viaje en ellos. Los puestos fijos se encuentran en Astorga, Puebla de Sanabria, Segovia, Béjar, Boadilla, La Fregeneda y Fuentes de Oñoro. En cuanto a las aguadas, la mayor autonomía de las locomotoras, que componen actualmente la dotación del depósito, ha permitido reducir las 40 que existían en la demarcación a 23.

**TRES COMPAÑIAS.**—El depósito de Salamanca tiene una historia curiosa. En un principio existían allí dos depósitos, que empleaban las tres compañías cuyos ferrocarriles servían dicha localidad. Uno de ellos, el de la Compañía de Madrid, Cáceres y Portugal (MCP), era también utilizado por la Compañía de Medina a Salamanca (MS); el segundo, propiedad del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa (SFP), sólo servía a dicha entidad.

En la actualidad, todas estas dependencias han quedado englobadas por el depósito, que por ello dispone de varios cocherones y dos placas giratorias. Sin embargo, dichas instalaciones, concebidas para locomotoras pequeñas, empleadas hasta hace poco en aquellas líneas, no son idóneas para las más modernas, que por sus dimensiones deben prepararse y estacionarse en las vías de circulación.

**NOVENTA Y NUEVE LOCOMOTORAS DE VAPOR.**—Su dotación es de 99 locomotoras de vapor y tres diesel de maniobras. De las 99 loco-

motoras de vapor, 39 están fuelizadas y 60 queman carbón. Su distribución por series es la siguiente:

Quince de la serie 241-2001/241-2095 (antiguas 1700 de MZA) y 24 Mikado (serie 141-2100/141-2400), todas ellas fuelizadas; 37 de la serie 240-2201/240-2238 (antiguas 1000 del Oeste); 14 de la serie 140-2068/140-2471 (antiguas 400 del Norte), empleadas en los trenes de trabajo, y nueve de la serie 030-2519/030-2526 (antiguas 300 del Oeste), utilizadas por sus reducidas dimensiones en la línea de Boadilla a La Fregeneda, que no admite máquinas mayores.

Las tres locomotoras diesel de maniobras (series 10300 y 10500) se encuentran repartidas en Salamanca, Medina y Segovia.

**RECORRIDOS.**—Los recorridos mensuales de las locomotoras son los siguientes:

6.500 kilómetros las 1700 fuelizadas.

4.500 kilómetros las Mikado.

3.500 kilómetros las de carbón.

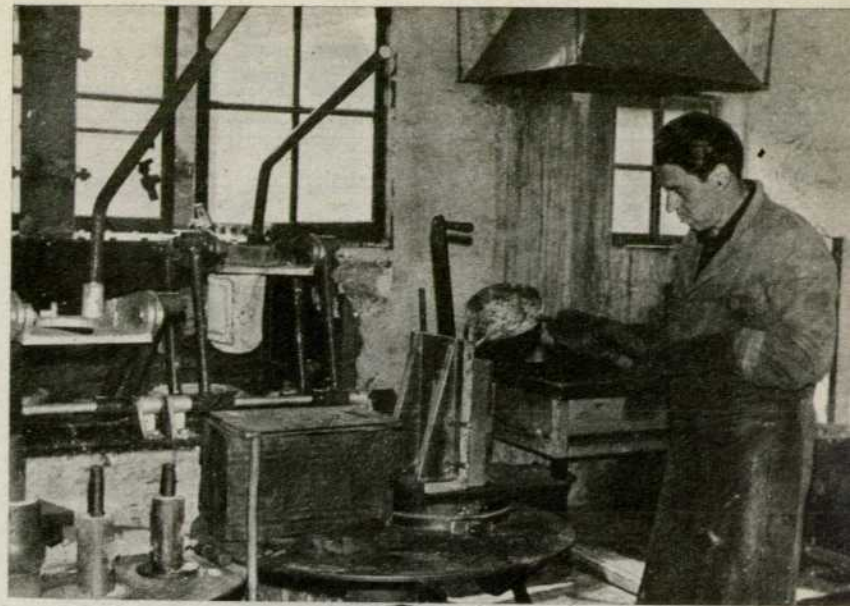
Las locomotoras de vapor entran a levante en el taller del depósito cada 55.000 kilómetros de recorrido. Allí se tornean ruedas, se reparan los mecanismos, el hogar y los ténderes. Se hace una revisión completa de la máquina, en la que sólo se dejan sin sustituir las placas tubulares y las grandes reparaciones de hogar, que se realizan cuando alcanzan los 220.000 kilómetros.

**EL TALLER DEL DEPOSITO.**—Ha sido modernizado recientemente, al habérsele dotado de nuevas máquinas-herramientas. Tiene asignado el levante de cuatro locomotoras al mes, para lo que dispone de seis fosos. En cada locomotora se emplean cuarenta jornadas de siete horas y media.

**PERSONAL.**—La plantilla total del depósito de Salamanca rebasa los 1.000 agentes entre personal de taller y de conducción, aunque en la actualidad no está cubierta. En el taller de locomotoras de vapor trabajan 796 agentes y 27 en la de diesel. En cuanto al personal de conducción, se reparten en 124 maquinistas y 68 fogoneros.

**Fernando F. SANZ**





Don Paulino Marcos Sánchez, peón, rellena de metal fundido el cojinete de una caja de grasa de eje libre de locomotora.

Don Bienvenido Sánchez García, oficial de oficio fresador, tiene asignados, entre otros, los trabajos del tallado de engranajes, chaveteros, ranuras, rectificado de válvulas de asiento plano, etc.

Don Enrique Garcia Martín, jefe de equipo, y don José María Infante, oficial de oficio, comprueban el calaje de una rueda de locomotora de la serie 1000 del Oeste.

Don Manuel Sutil Hernández, jefe de equipo de soldadura eléctrica (a la izquierda), cambia impresiones con don Francisco Herrero Blanco, también jefe de equipo de soldadura autógena.

