



Paso del pantógrafo bajo la nueva ménsula entre la Palma y Niebla.

CINCO SUBESTACIONES DE 3.000 KILOVATIOS

La primera subestación de esta línea se encuentra en Villanueva del Ariscal. Se ha terminado el parque de intemperie y sólo faltan algunas conexiones. En la parte trasera del edificio se observa arrastre de tierras como consecuencia de las últimas lluvias, por lo que habrá que levantar un pequeño muro de hormigón que impida la entrada de barro en las arquetas de comunicaciones.

En las subestaciones de Huévar y Villalba queda una semana de trabajo. Se comprueban las conexiones del negativo a la vía por medio de un cable de 600 mm² de sección. Sólo faltan los conos de ajuste en el alma del raíl, que serán colocados en cuarenta y ocho horas. La salida de feeders a la línea está terminada y a falta solamente de conectar los conductores a las chuchillas de los seccionadores. Esto se hará el día antes de dar tensión.

De la Palma del Condado a Niebla circulamos bajo las nuevas ménsulas, montadas en este trayecto experimental (ver VIA LIBRE número 165, octubre 77). El comportamiento del pantógrafo es excelente y se ha conseguido una mayor flexibilidad de los hilos de contacto en los "puntos duros", gracias a la suspensión en U de los postes y a los atirantadores de aluminio, de menor peso.

La subestación de Niebla se encuentra prácticamente terminada y el personal de montaje realiza ya

comprobaciones con tensión auxiliar. Esta será una de las tres subestaciones que se pondrán en servicio durante los primeros meses. No ocurrirá lo mismo con la subestación de Huelva-Mercancías, pendiente de recibir la línea de alta.

RECORRIDO A LA MÁXIMA VELOCIDAD

Antes de llegar a Huelva-Término se registra una aguja aérea, pendiente de regular, y la cola de un seccionamiento sin todos los elementos de anclaje. La brigada de montaje trabaja sobre ello y debemos detenernos ante una escalera de pendolado que ocupa la vía.

Sin más incidencias pasamos el punto más bajo de la catenaria, situado en la pasarela de peatones, a la entrada de la estación onubense.

Se da la vuelta al tren para hacer el recorrido en sentido contrario, circulando por las vías generales de las estaciones a la máxima velocidad de itinerario. El pantógrafo se mantiene perfectamente y sobre sus mesillas se deslizan sin ninguna incidencia los hilos de contacto.

Dentro de veinte días se repetirá la prueba con tensión y a continuación con unidades eléctricas para verificar las nuevas marchas establecidas en los itinerarios. Gracias al esfuerzo de todos, desde el 28 de mayo, otros 110 kilómetros de línea se hallan electrificados y la tracción eléctrica queda establecida entre Huelva y Madrid. ■ **Texto y fotos: M. C.**

SE LOCOMOTORA

*La "Marilyn" (1615),
con 2.808.847 km.,
no volverá
a circular y pasará
al Museo
del Ferrocarril.*

Después de recorrer casi tres millones de kilómetros, la 1615 se encuentra apartada en el Depósito de Santa Justa, de Sevilla, con destino al Museo del Ferrocarril.

CON la extensión de las electrificaciones de RENFE comienza el declive de la tracción Diesel por las vías españolas. Automotores Taf y locomotoras de línea que en la década de los años cincuenta desplazaron a las locomotoras de vapor, condenándolas al desguace, hoy sufren igual suerte, ante las más potentes, limpiasy económicas locomotoras eléctricas. Ley del desarrollo tecnológico.

En el mes de marzo ha sido retirada del servicio cuando se encontraba en revisión RL, la locomotora Diesel eléctrica 1615, conocida por los ferroviarios como la "Marilyn". Con la orden de baja se han cursado instrucciones al Depósito de Santa Justa para que dicha locomotora sea apartada en condiciones de ser trasladada al centro de recepción de material con destino al Museo Ferroviario.

Aunque la revisión no ha llegado a terminarse, la locomotora está totalmente montada y pintada, por lo que es, en estos momentos, la que está en mejores condiciones para ser exhibida. No podrá, sin embargo, desplazarse por sus propios medios, al no habersele montado los motores eléctricos de tracción.

VEINTITRES AÑOS EN SERVICIO

La 1615 ha formado parte de la primera serie de locomotoras Diesel eléctricas.

RETIRA LA PRIMERA DIESEL DE LINEA DE RENFE



cas de línea, introducidas en España a partir de 1955. Como se sabe, esta serie fue construida en Estados Unidos por la casa Alco, y está compuesta por diecisiete unidades.

Esta locomotora se distinguía del resto de la misma serie por tener una sola cabina de conducción, bomba de vacío accionada por motor eléctrico independiente y transición manual de la conexión de los motores eléctricos de tracción. Tales diferencias impusieron desde el principio su discriminación en la prestación de servicios.

Desembarcada en el puerto de Bilbao, fue trasladada directamente a Linares-Baeza, para prestar sus primeros servicios entre dicha estación y Santa Cruz de Mudela, en la línea de Andalucía. Pintada en diversos tonos de azul y con número de matrícula DL-500, llamó poderosamente la atención por su alegre marcha y rítmico balanceo durante las paradas. De ahí que se la denominara "Marilyn", dado su origen americano y el éxito, por aquellos años, de la famosa estrella de cine.

En 1956 pasó a remolcar los trenes de mercancías 7202/7201, entre Sevilla y Cádiz, y posteriormente el 6403 y 408, Sevilla-Córdoba-Sevilla, siendo el 408 el exprés Barcelona-Sevilla, que durante

mucho tiempo llevó coches de primera, segunda y tercera clases.

EN LA BASE DE ROTA

En 1959, la 1615 es asignada a los trenes de piedra con destino a la construcción de la base de Rota. Cubre el trayecto entre Gédula y El Salado, pasando por Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María y Rota. Cuentan los maquinistas que en cierta ocasión, remolcando 700 toneladas, se rompió el eje de la bomba de combustible, a la salida del Puerto en dirección a Rota, justo en la curva del Molino, muy conocida por la dureza del perfil de vía. El tren quedó detenido, y para retirarlo tuvieron que traer cinco locomotoras de vapor de la reserva de tracción de Jerez, que ese día se quedó sin efectivos.

Entre las pruebas de rodadura que se hicieron con la 1615 figuró la tracción del tren pescadero entre Cádiz y Madrid. Por primera vez, un tren de RENFE hacía un recorrido de más de 700 kilómetros sin cambiar de locomotora. Este tren llegó a la estación de Atocha a las cinco y media de la mañana, con casi tres horas de adelanto sobre lo habitual, sorprendiendo al personal de los muelles, que no lo esperaba tan pronto.

ULTIMO TREN REMOLCADO: EL POSTAL DE ANDALUCIA

Para uniformar la 1615 con las del resto de la serie, fue pintada en color plata con franjas y numeración en verde. Se le asignó entonces la tracción del tren rápido de Madrid entre Cádiz y Córdoba, por la mañana, y en sentido descendente por la tarde. En total, más de 580 kilómetros diarios, que en ocasiones se incrementaban con un recorrido nocturno Cádiz-Jerez-Cádiz con alguna composición de mercancías.

Pero el no tener nada más que una cabina de conducción y la limitación de la capacidad de frenado a cuarenta y cinco cilindros de vacío, siempre fue una dificultad para entrar en turno con las demás locomotoras, ya que, invariablemente, sus servicios tenían que concluir en una placa giratoria que la invirtiese en su sentido de marcha.

También prestó servicio entre Sevilla PA. y Ayamonte, llevando el tren ómnibus 1404/1403, que daba la correspondencia al expreso Madrid-Sevilla.

Por segunda vez, la "Marilyn" cambió de color al decidirse que todas las locomotoras con motores eléctricos de tracción fueran pintadas en verde con franjas y numeración en amarillo. Esto ocurría en 1960.

Nuevamente pasó esta locomotora a remolcar el tren rápido 201-401, por la mañana, entre Cádiz y Córdoba, y 402-202 en sentido contrario, por la tarde. En este servicio alcanzó los DOS MILLONES de kilómetros (ver VIA LIBRE número 100).

Finalmente, durante los dos últimos años, la 1615 ha remolcado el tren postal de Andalucía entre Córdoba y Cádiz, por la mañana, y en sentido ascendente, por la noche. Con la electrificación Córdoba-Sevilla, a partir de abril de 1976, dicho recorrido quedó limitado al trayecto Sevilla-Cádiz. Para invertir la locomotora en Sevilla, debía desplazarse como máquina aislada hasta Los Rosales, para dar la vuelta en el triángulo de la línea de Mérida. La explotación, por tanto, se hacía más costosa y el kilometraje diario muy reducido, razón por la cual ha sido dada de baja al ampliarse el recorrido de las locomotoras eléctricas hasta Cádiz, en el mes de febrero.

La "Marilyn" ocupará en su día un puesto prominente en el Museo Ferroviario español, ya que marcó una época importante de transformación de los ferrocarriles españoles. Sus veintitrés años de servicios y sus casi tres millones de kilómetros recorridos bien merecen ese honor. ■ C. (Fotos del autor.)