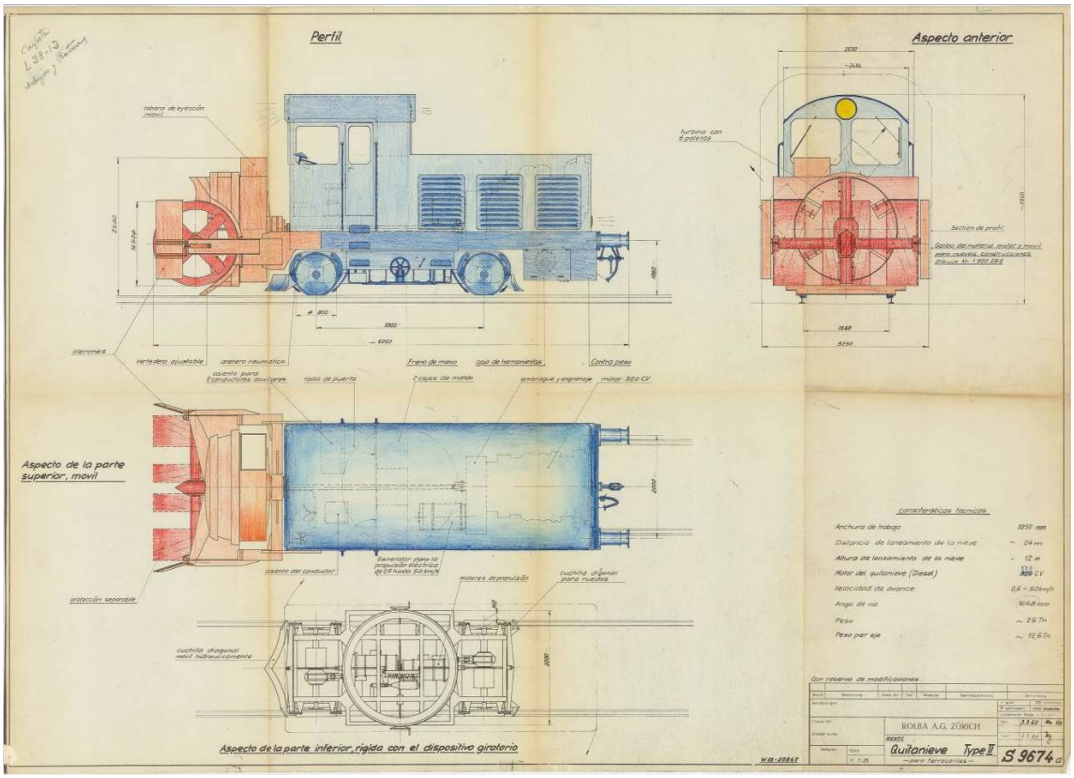
Máquina quitanieves 300-110

1960, marzo, 3

Plano de planta y alzado de la locomotora quitanieves tipo II [300-110] fabricada para RENFE por Rolba A.G. (Zúrich). Escala 1:25, 60 x 83 cm. AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura RMA-0008-001



En una dura climatología invernal, un temporal de nieve puede generar graves problemas en el tráfico ferroviario. En los años sesenta del pasado siglo, Renfe adquirió un total de siete máquinas quitanieves autopropulsadas y autogirables, con diferentes sistemas de cuchillas cortadoras y sistema de engranajes de expulsión, para permitir mantener las líneas ferroviarias en condiciones óptimas de viabilidad. Además de estas quitanieves específicas, se contaba con la posibilidad de añadir cuñas quitanieves a varias series de locomotoras convencionales.

En 1962 se recibieron las primeras cinco máquinas, construidas por el fabricante alemán Beilhack (300-100 a 300-103 y 300-120). En 1967 las otras dos, de la empresa suiza Rolba (nº 300-110 y 300-111), la última de éstas era de ancho métrico, destinada a la única línea de este ancho explotada por Renfe, el ferrocarril de Cercedilla a Cotos.

Este plano representa, con reserva de modificaciones, la máquina quitanieves fabricada por Rolba en Zürich, numerada en origen con el número 110 y a partir de 1971 portó la matrícula UIC 300-110-4. Disponía de un motor diésel General Motors de 500 CV que acciona un generador eléctrico, cuya misión era alimentar el motor eléctrico de tracción, el cual a su vez acciona los dos ejes del bogie. Tal y como se aprecia en la parte inferior del plano, el cuerpo superior de la locomotora disponía de un dispositivo que permitía a toda la caja girar 180º respecto al bogie, lo cual permitía al molinillo trabajar en los dos sentidos. La caja de la locomotora estaba formada por un único capó, que alojaba el motor diésel y el generador, y una cabina de conducción, situada en uno de los extremos del bastidor. Frente a esta cabina se situaba el dispositivo de retirada de la nieve, formado por un molinillo accionado por el motor diésel. Podía desplazar bancos de nieve de más de un metro de altura y 500 kg/m^3 de peso, a una distancia de 24 metros y a una altura de lanzamiento de 12 metros.

Este vehículo fue asignado a la 1ª Zona, adscrito al depósito de Fuencarral para limpiar principalmente las líneas de Madrid a Ávila y de Villalba a Segovia. El 15 de septiembre de 2006 fue apartada del servicio, sirviendo sus piezas de recambios para la su gemela de ancho métrico la 300-111. Finalmente, fue desguazada en octubre de 2010.

© 2017. Museo del Ferrocarril de Madrid. Texto disponible en: www.museodelferrocarril.org / www.docutren.com