



Locomotora diésel-hidráulica 306-001-9 “Taurus”



Locomotora diésel-hidráulica RENFE 306-001-9 (Ex 10601)
Tipo rodaje: 0-4-0 “D”
Fabricación: Yorkshire Engine Company (YECo.)
Año: 1962
Motor: Rolls Royce, modelo C8SFL
Transmisión: Rolls Royce, tipo S “Hydiff”
Nº fábrica: YE 2892
Pieza IG: 00120
Vía II. Museo del Ferrocarril de Madrid

En 1962 la empresa británica Yorkshire Engine Co. fabricó en sus talleres de Meadow-Hall (Sheffield) un prototipo de locomotora destinada a RENFE.



Este tractor de maniobras obedecía al modelo “Taurus”, del que hasta la fecha Yorkshire solo había

construido otro destinado a British Railway. Posee cuatro ejes acoplados mediante bielas, accionados por dos motores Rolls-Royce a través de una transmisión hidráulica de la misma marca. Estos motores de cuatro tiempos, sobrealimentados, desarrollan una potencia de 300 CV cada uno y están alojados en sendos capós, ya que se trata de una locomotora de cabina central. Diseñado para realizar maniobras y viajes de servicio de trenes pesados, fue dotado con una transmisión Rolls Royce, tipo S “Hydiff”, que funcionaba de acuerdo a un principio similar al de las locomotoras diésel Fell, probadas a principios de los años cincuenta en British Railway, y que le otorgaban una inusual versatilidad. Es decir, a baja velocidad solo funciona uno de los motores, el segundo se acopla a una velocidad de entre 5,6 y 20 km/h, siendo capaz de traccionar cargas de entre 300 a 500 toneladas a una velocidad máxima de 58 km/h. Cuando el maquinista pone en marcha el segundo motor, éste se acopla y desacopla a la velocidad apropiada, sin interrupción en el par motor.

La locomotora fue recepcionada en abril de 1963 en las instalaciones de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), empresa asociada a la Yorkshire, donde fue ligeramente modificada para poder circular por la Red Nacional. Pintada originalmente en color verde claro, fue acompañada desde su desembarco en Bilbao hasta Madrid-Príncipe Pío, por J. Christmas, inspector de la compañía británica, D.J. Rubio, representante de Rolls Royce, y personal de RENFE. Funcionó en pruebas en Santa Catalina y Príncipe Pío, pero tras algunos problemas técnicos -según se recoge en los archivos de la Yorkshire-, el mecanismo diferencial compuesto de la caja de cambios, propia del modelo “Taurus”, fue sustituido por un mecanismo simple, propio del modelo “Indus”. Esta sustitución afectó a la velocidad de tracción efectiva y, en consecuencia, cambiaron sus prestaciones, que no entusiasmaron a RENFE y decidió no ampliar la serie. Ante esta circunstancia, la SECN alquiló la locomotora a la empresa Agromán durante la renovación de la vía entre Madrid y Ávila, y para la construcción del “directo” Madrid-Burgos.

Finalizados estos trabajos y dado el elevado coste de su devolución a Inglaterra, la SECN ofreció el tractor a RENFE en unas condiciones muy ventajosas, pasando al parque motor de RENFE en 1968. Renumerada como 306-001-9 y pintada con colores RENFE, fue asignada a la antigua 1ª Zona. Al ser un ejemplar único en su serie, tuvo un mantenimiento difícil, por lo que durante su vida útil sufrió varias averías e importantes reparaciones. En la década de los setenta prestó servicio en el ramal del puerto de Santander, hasta que en 1981 fue asignada al depósito de Salamanca, encargándose de las maniobras en esta estación y auxiliando, en ocasiones, a la locomotora 10.800 de Zamora. Fue allí donde los ferroviarios la apodaron “Thatcher”, en referencia a la Primera Ministra británica Margaret Thatcher. En 1986 la locomotora es dada de baja definitivamente del servicio y, tras una puesta a punto, es enviada al Museo del Ferrocarril de Madrid en febrero de 1987, donde permanece expuesta desde entonces.