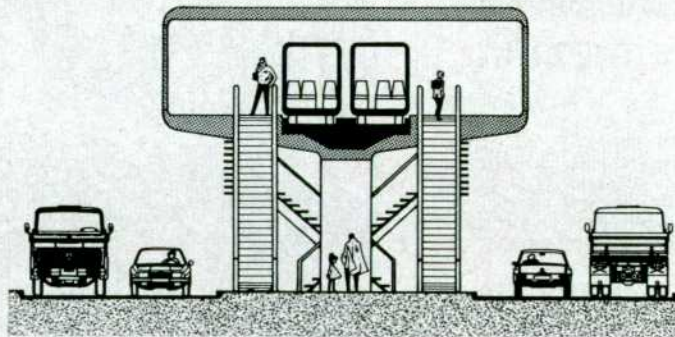
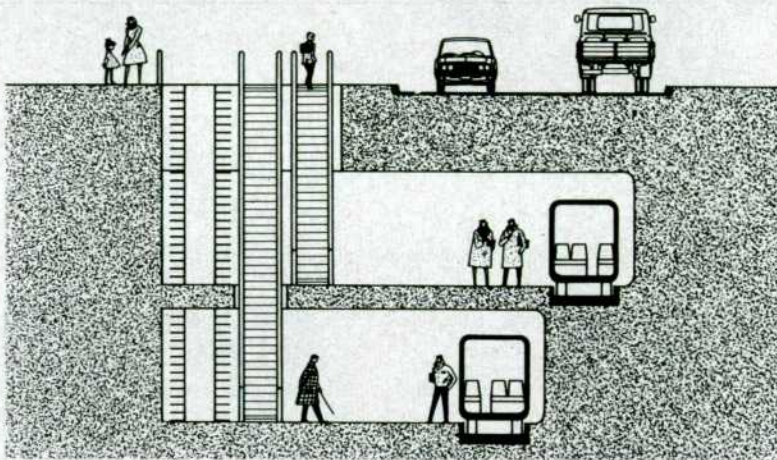
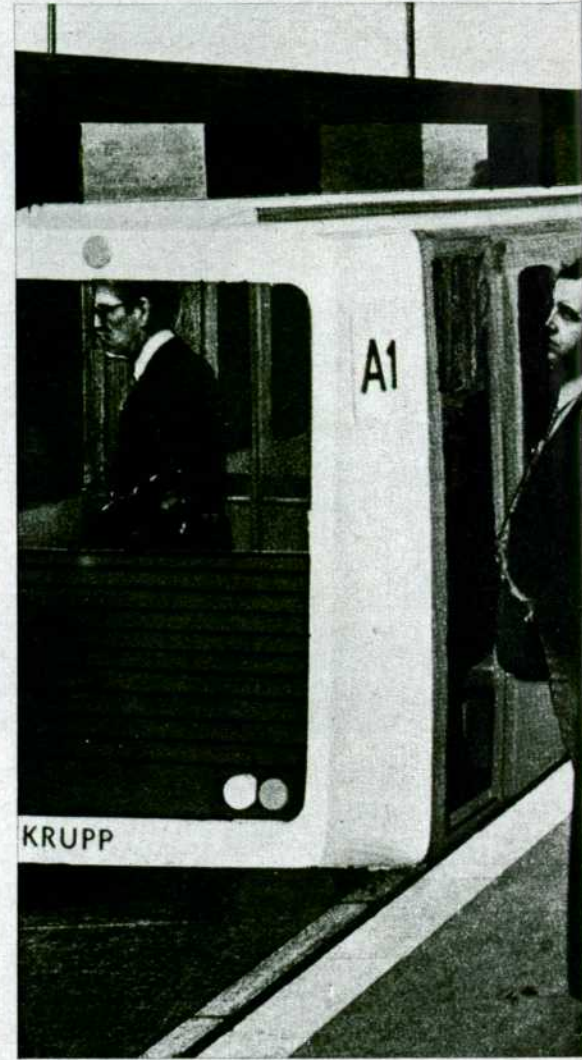
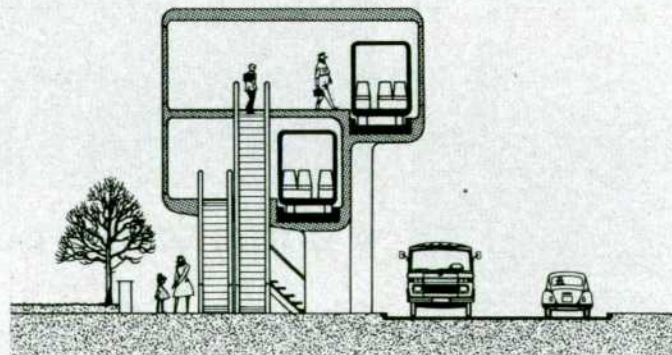


TRANSPORTE AUTOMÁTICO URBANO

El ferrocarril compacto de Krupp, como mini-suburbano, es considerado por muchos expertos de Tráfico como la solución ideal para los problemas urbanos de tráfico. Las medidas reducidas rebajan considerablemente los costes de construcción de la red subterránea.



Donde sea aconsejable, el compacto de Krupp se puede convertir en un ferrocarril elevado. Pero también, a nivel de la calzada, este sistema de transporte automático sustituye con éxito a tranvías y autobuses.



UNA nueva aportación a la discusión sobre sistemas de transportes urbanos y de cercanías ha sido presentada por Krupp durante la Feria de Hannover de este año.

Las soluciones conocidas hasta ahora giran en torno a la pregunta: ¿Automóvil o transportes públicos?, o proponen técnicas más o menos utópicas.

Cuidadosas investigaciones durante los últimos meses han dado como resultado el ferrocarril compacto automático, cuya ventajas son claras:

- Funciona completamente automático, no necesita conductor ni revisor, lo que reduce tarifas necesariamente.
- Es independiente de cruces, lo que asegura una mayor velocidad. Tampoco pueden bloquearse coches y demás tráfico urbano.
- Corta periodicidad y variable composición de trenes, puede adaptarse constantemente a las necesidades de tráfico y servir



EL NUEVO FERROCARRIL DE KRUPP

El modelo de ferrocarril compacto automático, presentado por Krupp en la Feria de Hannover de 1974, es, gracias a su reducido tamaño, no sólo rentable en su funcionamiento, independiente de conductor o revisores, sino, como mini-suburbano, más barato en la construcción de la red subterránea.

sin pérdidas hasta las zonas menos pobladas del extrarradio de las ciudades.

Este nuevo proyecto ha sido desarrollado por ingenieros de Krupp Industrie and Stahlbau, Rheinhausen y del Instituto de Investigaciones Krupp, de Essen, teniendo en cuenta experiencias de funcionamiento de tres poliferrocarriles (Alwegbahnen) de USA y otros dos de Japón.

Tras conversaciones con expertos de tráfico de más de treinta ciudades, se ha llegado a la conclusión de que, a corto plazo, sólo puede ayudar una solución realizable con métodos de hoy.

A partir de entonces, en los tableros de Krupp empezaron a tomar forma pequeños vehículos, parecidos a autobuses, de dos ejes y con capacidad, según tipo, para sesenta, cuarenta y seis, veintiséis o dieciocho personas. Motores de corriente continua mueven los coches, con ruedas de acero o goma.

Se ha tenido igualmente en cuen-

ta la seguridad y la capacidad de transporte. Durante las horas punta, un tren compuesto por tres coches, es capaz de transportar en una hora más de 8.000 viajeros. Mientras que la velocidad media de tranvías y autobuses, en las horas punta, es de quince kilómetros, el ferrocarril compacto puede alcanzar el triple, gracias a su tendedo propio.

La economía del nuevo sistema se basa en su medidas, pequeñas, compactas, que le hacen apto para funcionar sobre calzada, por trazado elevado o subterráneo.

Este último sistema, el subterráneo, representa, frente al conocido de construcción de ferrocarriles suburbanos, una enorme rentabilidad gracias, precisamente, a las reducidas medidas del **compacto**. Pueden utilizarse métodos de construcción industrial más racionales y Krupp está estudiando actualmente las posibilidades de construcción industrial de túneles, así como la utilización de piezas prefabricadas y máquinas de construcción especiales.



CRONICAS

REVOLUCION HORARIA EN LOS TRENES DANESES



Los ferroviarios del Estado de Dinamarca han establecido un nuevo horario que puede revolucionar el conjunto de tráfico «inter-urbano» del país. Singularmente, la introducción de un horario «cadenciado» en la línea principal que va desde Copenhague a las ciudades de Jutlandia marcará el comienzo de una nueva era.

Atravesar el Gran Belt, entre Sealand y Funen, que constituye elemento determinante para el conjunto del tráfico de los DSB, queda asegurado por dos nuevos «ferries» de gran capacidad. La salida se hace de Korsør cada hora. La duración de la travesía se ha reducido sensiblemente (sesenta minutos, de los ochenta que llevaba antes). El tráfico de mercancías y los servicios locales de viajeros continúan haciéndose por los «ferrys» más antiguos.

El horario «cadenciado» practicado en este eje modifica asimismo el tráfico de Jutlandia ya que desde ahora es posible asegurar las conexiones regulares con las líneas principales.

Un cierto número de características respecto a la comodidad de la cualidad del servicio han quedado establecidas y todos los trenes «inter-urbanos» daneses cumplen esas condiciones. Los coches tienen seis plazas, tanto en primera clase como en segunda; todos tienen un servicio de restaurante en mini-bar, azafatas, etcétera. La reserva se puede efectuar desde todas las estaciones importantes, gracias a la puesta en servicio de un sistema electrónico enlazado con los sistemas alemán y sueco.

Aparte de ello, los ferrocarriles daneses han quedado conectados con la red de TEE, merced al Merkur Copenhague-Stuttgart, desde finales del mes de mayo pasado.