

HASTA ahora había en la República Federal pocos trenes que traspasaran la barrera de los 200 kilómetros por hora. Esta velocidad —que hay que pagar cara— sólo es propia de los trenes ligeros, como los Trans-Europa Expres (TEE), pero, en lo sucesivo, podrán desarrollarla también los expresos corrientes.

RENTABILIDAD Y VELOCIDAD

La locomotora más rápida del DB es, hasta ahora, la de la serie 103 (foto), de 12.000 caballos, construida para velocidades de 200 kilómetros por hora. Esta máquina podrá emplearse también para la tracción de trenes pesados y desarrollar una velocidad de 160 kilómetros por hora. Hoy día se impone la necesidad de un aumento de la capacidad de tracción, tanto en trenes de viajeros como mercancías. Una vez conseguido esto, es claro que las grandes velocidades podrán ser alcanzadas también por los trenes más pesados.

Pero para conseguir una mayor rentabilidad del tráfico férreo será preciso alcanzar un máximo de aprovechamiento de cada uno de los trenes de viajeros y de mercancías en toda la red federal, que, sin contar los kilómetros de vía estrecha, es de 29.753 kilómetros.

Según informa el DB, en los próximos años va a adquirir 200 locomotoras de la serie 103, de la que por ahora sólo tiene cuatro en funcionamiento. Tiene encargadas otras treinta, para trenes ligeros, que alcancen una velocidad de 200 kilómetros, y que pueden usarse también en trenes pesados, con velocidad de 160 kilómetros por hora.

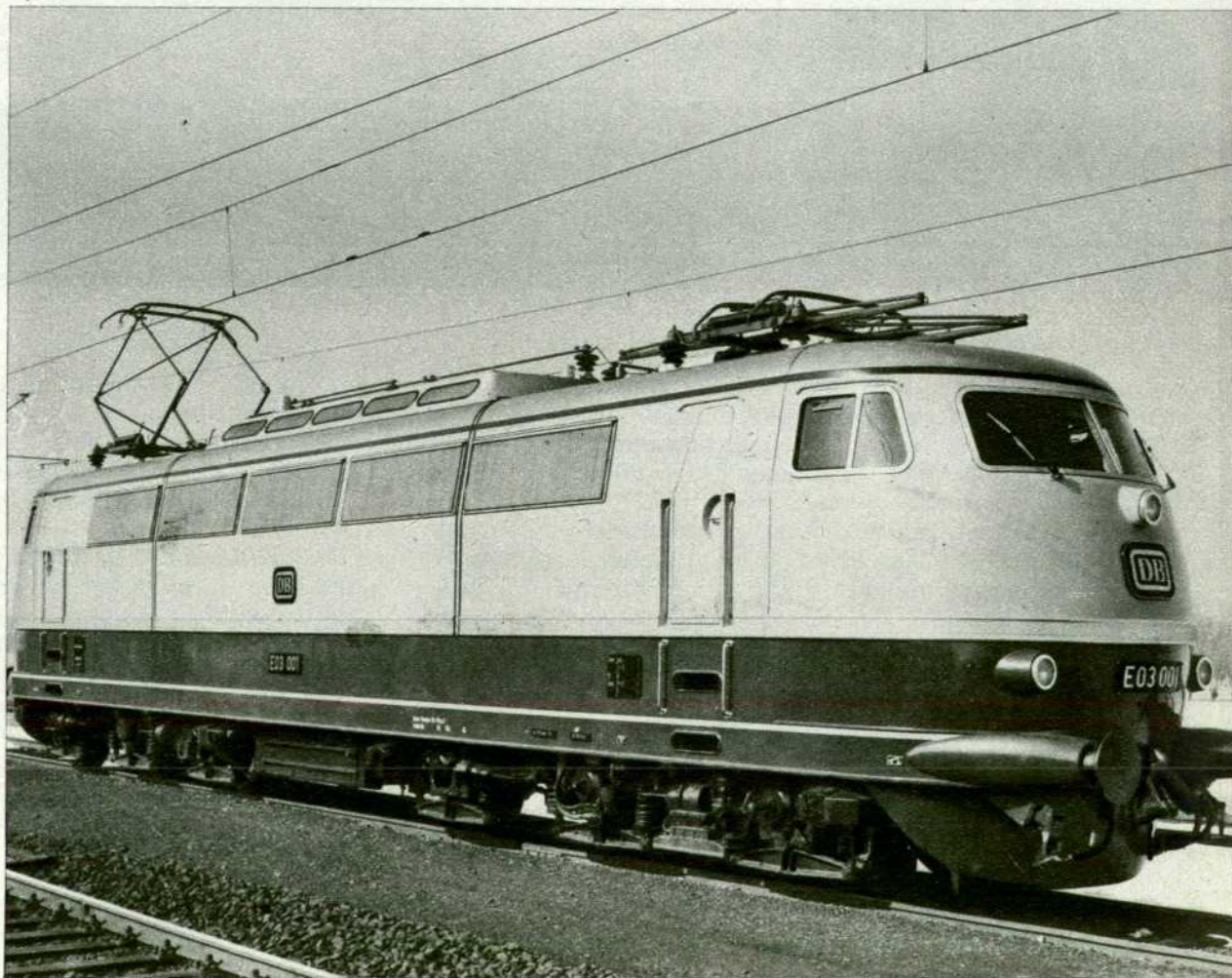
Con esta nueva serie se habrá batido el récord de

PUNTUAL COMO UN EXPRESO

(De nuestro corresponsal en R. F. A., Christian THIMM)

★ *Un giro muy corriente del idioma alemán es: «Puntual como un expreso.»*

Una de las cualidades del ferrocarril alemán ha pasado así a la voz del pueblo convertida en refrán. El DB (Ferrocarriles Alemanes Federales) quiere ahora añadir una cualidad a sus trenes —en la esperanza, quizá, de crear otro nuevo refrán—: la rapidez, porque también aquí el tiempo es oro, y el DB calcula que, cuando todos los trenes funcionen a 200 kilómetros por hora, no habrá hombre de negocios que no prefiera este medio de locomoción al coche, en carreteras atestadas. Viajar así será llegar descansado a todas las citas de negocios.



La locomotora 103, la más veloz del DB: 200 kilómetros por hora.

velocidad en la República Federal, que hasta ahora tenía la locomotora eléctrica de la serie 110, que alcanza «sólo» los 150 kilómetros por hora, y que, en lo sucesivo, se utilizará para trenes de mercancías, que alcanzarán entonces velocidades de 120 kilómetros por hora, o para el transporte de containers, a 140 kilómetros por hora.

En casos aislados se piensa también utilizar, en lugar de una de las nuevas super-rápidas, dos de las antiguas locomotoras Diesel, como es corriente en USA. Estos «units» pueden, por medio de dispositivos bien probados ya, acoplarse de tal forma que sólo precisen un maquinista. Este procedimiento lo practica ya el DB hace años entre el puerto de Emden y las plantas siderúrgicas del Sarre, con

trenes de mineral de hasta 4.000 toneladas.

ALCANCE GENERAL

Pero no sólo los tramos electrificados experimentarán un aumento de velocidad. En la década del 70 se utilizarán en los trayectos no electrificados locomotoras Diesel capaces de desarrollar velocidades de hasta 160 kilómetros por hora, para lo cual el DB ha encargado ocho máquinas de la serie 210, provistas no sólo de un motor Diesel de 2.500 caballos, sino también de una turbina de gas de otros 1.000 a 1.200 caballos. Para la tracción de trenes rápidos, el DB necesitará todavía más máquinas Diesel de 140 kilómetros por hora, para lo que se ha desarrollado la serie 216 (120 kilómetros por hora), hasta conseguir las 215 v

218 (foto), de las que sólo se diferencian en un detalle técnico.

Para la tracción de trenes de viajeros pesados se utilizarán dos máquinas de ese tipo. La antigua locomotora Diesel, de la serie 216, será utilizada en trenes de cercanías, con lo que también estos trayectos se verán favorecidos, al conseguirse en ellos velocidades de 120 kilómetros por hora; hasta ahora sólo se alcanzaban los 100 kilómetros. Y por último, quedan «libres» máquinas de velocidad máxima de 100 kilómetros, que se emplearán en lo sucesivo en tramos secundarios de la red, y vendrán a reemplazar a los autovías construidos en los años 50, con lo que el tráfico de cercanías en tramos secundarios experimentará también un aumento de comodidades y modernización.



La Diesel 218 para tracción de trenes rápidos: 140 kilómetros por hora.

Noticias cortas

- *El DB (Ferrocarriles Federales) va a retirar noventa y cinco locomotoras de vapor. Las cuatro más antiguas datan de 1913, y han estado funcionando hasta el pasado mes de mayo. De todas estas noventa y cinco veteranas, sólo una se salvará del desguace, la número 099651, de vía estrecha, que se va a conservar como monumento en la ciudad de Steinheim (Wurtemberg).*
- *Una nueva serie de locomotoras diesel va a empezar a funcionar. Las primeras de esta serie 215 (140 kilómetros por hora) han sido entregadas en Ufm. Esta nueva máquina se diferencia de la serie 216, a la que sustituirá, por ser cuarenta centímetros más larga, lo que permite una instalación posterior de motores más potentes. De esta forma será posible, en un momento dado, sustituir el diesel por un motor eléctrico. El DB tiene proyectado, después de retirar todas las máquinas a vapor, implantar la electrificación total. A finales de 1970 estarán en funcionamiento la mayor parte de las 140 máquinas que componen la serie 215.*
- *Al DB le faltan 12.000 vagones de mercancías. En 1969, calcula que habrá transportado 325 millones de toneladas de mercancías (en 1968, 300 millones, y en 1967, 238 millones de toneladas), por lo que ha tenido que alquilar 2.000 de estos vagones a los ferrocarriles estatales de Francia y Dinamarca. El DB tiene 275.000 vagones propios de mercancías, a los que hay que sumar 43.000 que pertenecen a firmas particulares.*