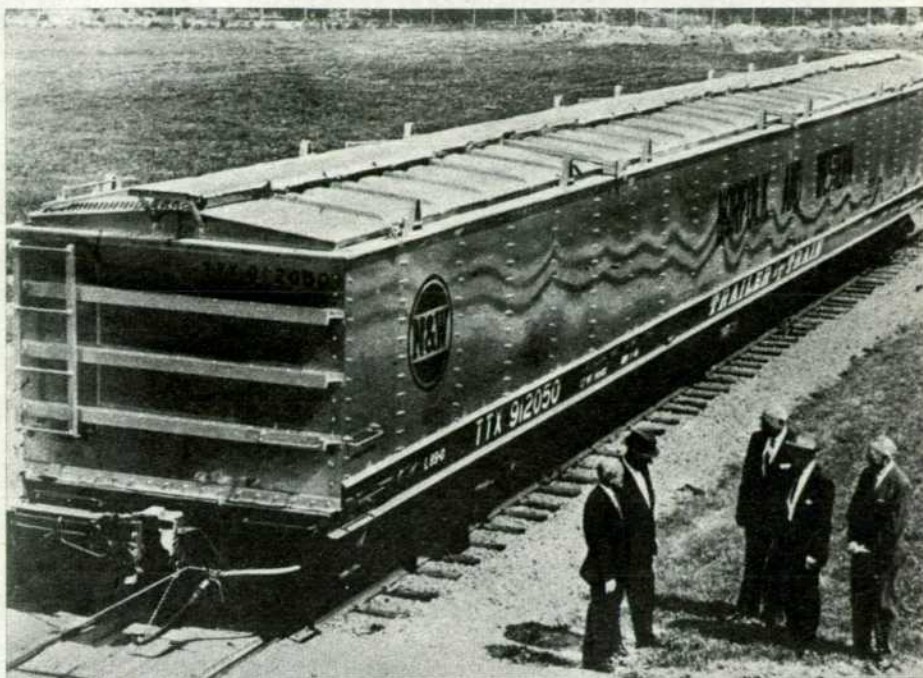


EL FUTURO ES DEL TREN DE ALUMINIO

Simposio internacional
sobre tráfico rápido y de
cercanías

Alrededor de 300 especialistas de tráfico de todo el mundo se han reunido en Düsseldorf, en un simposio internacional sobre «Trenes de aluminio para el tráfico rápido y de cercanías». Se discutió sobre la planificación de tráfico en zonas de gran densidad de población, analizándose las soluciones más rápidas y rentables de sistemas de comunicación con vía.

La reunión estuvo patrocinada por el ministro de Economía, Artesanado y Tráfico de Renania del Norte-Westfalia, siendo presidente M. Pierre Wejl, director general de Tráfico de París y presidente de la Comisión Internacional de Ferrocarriles Suburbanos. La organización del simposio estuvo a cargo de la Central de Aluminio, de Düsseldorf, en colaboración con la sociedad de estudios Construcciones Ligeras de Coches, de Donauwörth.



Vagón especial de aluminio, usado en una línea de ferrocarriles en USA.

conseguir más altas velocidades, más rápida aceleración y frenado, es indispensable una disminución del peso de los coches, por eso, en casi todos los nuevos proyectos, se observa una considerable utilización de las construcciones de aluminio.

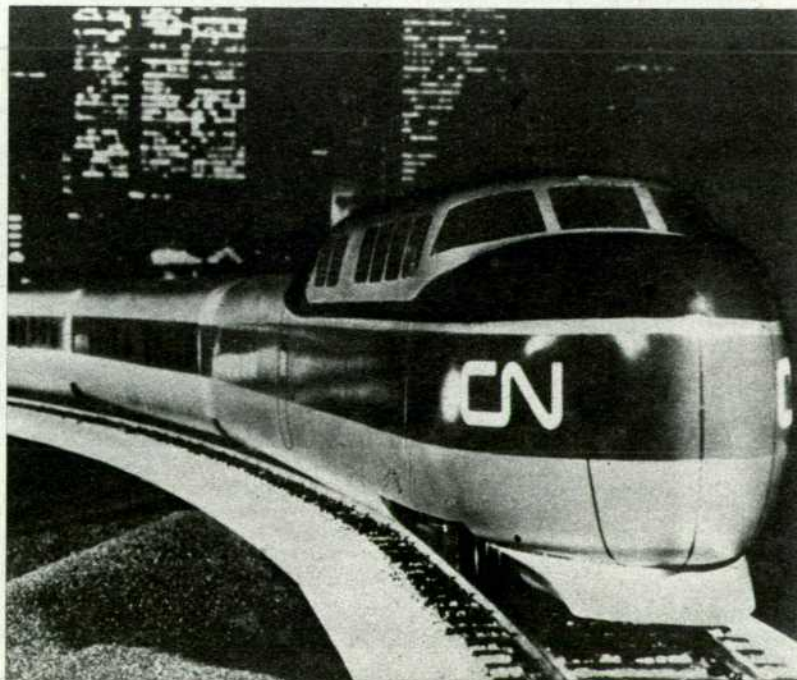
Las experiencias más recientes han llevado a la con-

clusión de que las construcciones de aluminio no sólo son técnicamente más completas, sino también más convenientes desde el punto de vista económico.

En Nueva York, San Francisco, Toronto, Tokio, París, Londres, Viena, Berlín, Hamburgo y otras capitales, se tienen buenas experiencias con el funcionamiento de trenes de aluminio. Por ejemplo, la Sociedad de Transportes de Berlín, BVG, tiene en funcionamiento, desde 1966, en su ferrocarril suburbano, 45 coches dobles de aluminio de perfil pequeño, en la superficie, y otros 36 de perfil grande, que llevaban recorridos, hasta mediados de 1969, más de 12 millones de kilómetros. Además, dentro de poco, entrarán en servicio otras 30 unidades de la serie gran perfil.

Esta experiencia de Berlín ha demostrado que los coches dobles, de tipo gran perfil, suponen una disminución de tara de casi 12,5 toneladas (26 por 100), respecto a otros

tor más importante en este medio de comunicación es el acortamiento de tiempo, en comparación con otros sistemas más convencionales. Para



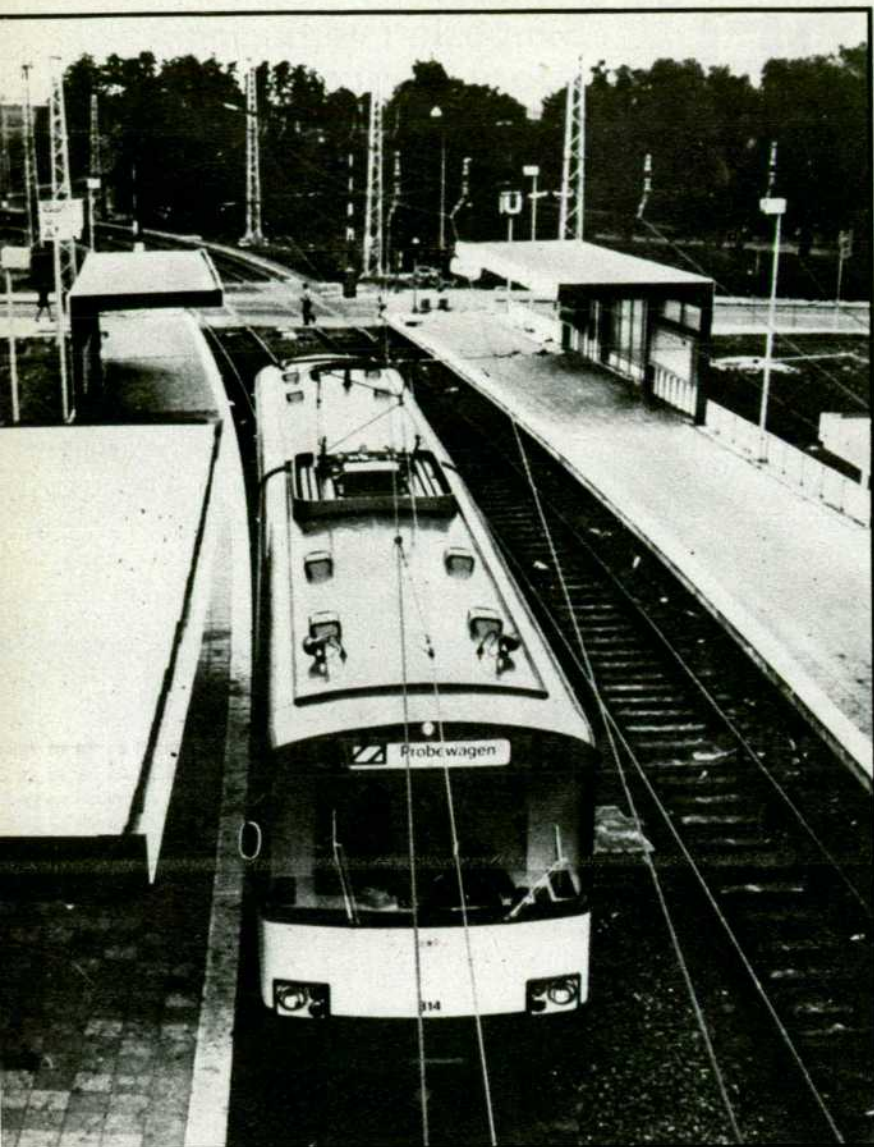
Tren de propulsión (turbinas gas), fabricado de aluminio.



CRONICA DE ALEMANIA

Por Christian THIMM

Las treinta y cinco actuaciones, a cargo de conferenciantes de once países, así como las discusiones en torno a ellas, pusieron de relieve que, para los transportes rápidos y de cercanías, se está imponiendo en todo el mundo el medio de comunicación por vía. Nuevas redes se están construyendo y se amplían las ya existentes. El fac-



CRONICA DE ALEMANIA

Por Christian THIMM

tipos convencionales. Los de tipo perfil pequeño son 7,3 toneladas más ligeros (19 por 100).

Pero donde más se nota la diferencia de peso de los coches de aluminio es en el gasto de energía eléctrica. Dichos

costes disminuyen, por tonelada y año, de 700 a 800 marcos. Sólo en una línea del metro de Berlín, servida casi totalmente por este tipo de vagones, se han podido reducir los costes de energía eléctrica en 14.000 marcos, (15 por 100 respecto al año anterior). También se han registrado resultados positivos en la línea Colonia-Bonn (KBE), donde, desde 1964, circulan tres autovías rápidos de doble tracción y tres sencillos, en los que no sólo es de aluminio la estructura exterior, sino parte del chasis, plataforma giratoria, e instalación eléctrica. Por ello, el peso de cada vagón sencillo, de 24,56 metros de longitud, es sólo de 28,5 toneladas, y el vagón doble, de 46,06 metros, pesa sólo 55 toneladas. Un tren de



Todo es posible en el tren: la foto, del DB, presenta el primer Chocolate Exprés de Alemania. La firma Brandt ha construido un vagón cisterna, propio para transportar chocolate líquido, 25.000 kilos, de Westfalia a Baviera. En sentido inverso, el Chocolate Exprés transportará manteca de cacao.—Foto DB: Zeitler (Regensburg).

este tipo sólo necesita 58 segundos para acelerar de 0 a 120 kilómetros por hora. Los

29 kilómetros que hay de Colonia a Bonn son recorridos, por un tren normal, en 48



minutos, y por un rápido, en 33. Un tren de aluminio lo recorre en 40 (normal) y 25 (rápido).

Todas las ventajas que supone para el tráfico de cercanías, en el que, por mayor número de paradas, es imprescindible un frenado y acelerado rápido, pueden aplicarse también a los trayectos principales. No sólo el DB, sino también los ferrocarriles de Noruega, Japón y Suiza estudian y experimentan construcciones de aluminio para sus vagones. Un resultado de estos estudios es el «Coche Unitario III», para trayectos largos, de la Red Nacional Suiza, con el que puede acortarse la duración de viajes hasta en un 30 por 100.

NOTICIAS CORTAS

- **El DB, en consideración a la revalorización del marco,** ha ordenado una disminución del precio de sus billetes, para viajes al extranjero, desde noviembre pasado. Por esta medida también han sido favorecidos, desde la misma fecha, los envíos urgentes de mercancías.
- **A través de un moderno marketing,** el DB se ha decidido a adoptar la forma de una empresa con gran proyección al mercado. Desde hace años, el DB, es-

tudiando y analizando las necesidades del mercado, ha llegado a resultados sorprendentemente positivos. Al orientar sus servicios a los deseos del público, el número de «consumiciones» ha experimentado un crecimiento que hace presumir se está en el buen camino. Pero no sólo la observación de mercados ocupa a los especialistas del DB, sino también la investigación de productos. Para la configuración definitiva del producto, no sólo es decisiva la rentabilidad y las condiciones técnicas, sino, en gran medida también, el cumplimiento de las necesidades del cliente.

La política de precios es también un factor importante de la «nueva ola» del DB, que se encuentra en medio de la organización de nuevos servicios comerciales, para convertirse en una organización moderna de ventas. De la mano de nuevos métodos, de todas las ramas del marketing, el futuro del DB, como empresa, parece estar asegurado.

- **La construcción de tramos para grandes velocidades** puede ser resuelta, según el ministro de Tráfico, Georg Leber, con la participación financiera de los trabajadores, que pueden así crear patrimonio. En una reciente entrevista ha dicho Leber: «Yo imagino que el sector de la red, para grandes velocidades y gran frecuencia de tráfico, podría ser construido por una sociedad privada, con la participación (financiera) de los trabajadores, y luego ser alquilado al DB. La creación de patrimonio es un cometido político del futuro y, para ello, es preciso crear más posibilidades de colocación

de capital. La nueva «carretera de ferrocarril» sería una buena y segura inversión, con intereses razonables y, además, tendría la ventaja de que no tendríamos que echar mano a fondos del Fisco.»

- **El auto-tren** es cada vez más popular. El pasado mes transportó el DB 11.806 coches, superando todas las previsiones. El año pasado, en el mismo mes, según informaciones del DB, se transportaron 7.481. En total, desde que se implantó el servicio hasta finales de este año, han sido 28.692 los viajeros que llevaron «el auto en la maleta».
- **Con el sistema Huckepack:** transporte, en tren, de camiones cargados, ha realizado el DB, en 1968, 14.125 envíos, con un total de 197.671 toneladas.
- **Seiscientos sesenta millones de marcos** más que el año pasado son las ganancias, en bruto, del DB, hasta septiembre pasado. Con esto no sólo se han superado todos los pronósticos del Plan de Economía del DB, para 1969, sino que quedan cubiertos los gastos de personal hasta el 31 de diciembre de este año, incluso después del pago de los 300 millones de marcos de actualización de sueldos acordado este otoño. De todas formas, las entradas del DB por venta de billetes para desplazamiento al trabajo, han vuelto a descender; en cambio, el tráfico de estudiantes ha aumentado algo y el tráfico de largas distancias no sólo se ha consolidado, sino que puede calificarse de muy rentable.