



Locomotora Limmat,
que con el nombre del río de Zurich,
hacia el recorrido desde esta ciudad a Baden.
Fue fabricada en 1847.

Visitado al año por más de medio millón de personas

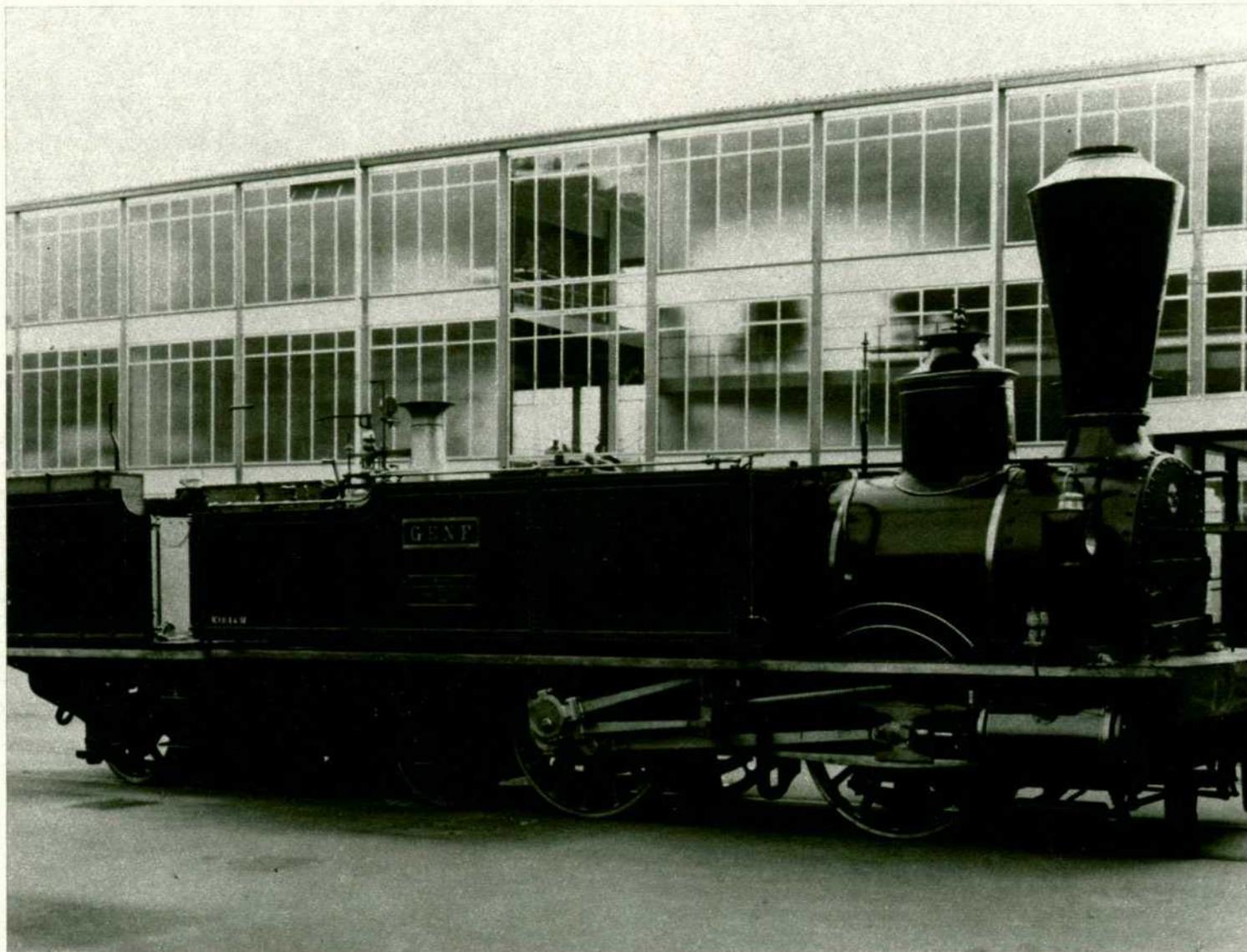
MUSEO SUIZO del transporte

*Un coche restaurante
antiquísimo,
que fue retirado
de la circulación
y arrinconado
por el progreso,
ha visto restablecido
su identidad
y su utilidad en el recinto
del Museo Suizo
del Transporte, en Lucerna.
Restaurado su añejo
y romántico decorado,
vuelve a recibir clientes
a las horas de comer;
revive, para las masas
de visitantes contemporáneos,
el ambiente que rodeaba
a sus abuelos.*

**VEINTISEIS LOCOMOTORAS
Y COCHES HISTORICOS
CONSTITUYEN SU PATRIMONIO
EN EL CAPITULO FERROVIARIO.**

CONSERVA LA PRIMERA LOCOMOTORA DE CREMALLERA DE LOS TRENES EUROPEOS DE MONTAÑA.

La locomotora "Genève", de la red de Suiza central, construida en 1858 en los talleres Emile Kessler, de Alemania, la más antigua locomotora original del Museo Suizo del Transporte. Arrastró el tren inaugural de la línea de Hauenstein-Bâle-Olten, el 27 de abril de 1858 y cien años más tarde, el tren del jubileo de la misma línea. Terminó su servicio regular en 1898. Tenía una potencia de 250 CV. y una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora.



Este mínimo detalle cuenta a la hora de apreciar una obra completa. La obra es el museo de que hablamos. Inaugurado en la hermosa capital que mira sobre el extremo más occidental del lago de los Cuatro Cantones, en el año 1959, es considerado, actualmente, como más frecuentado de Europa, con más de medio millón de curiosos que lo recorren cada año.

FERROCARRILES EN REPOSO

Una sección de la mayor importancia del mismo está destinada a los transportes ferroviarios y comprende dos sa-

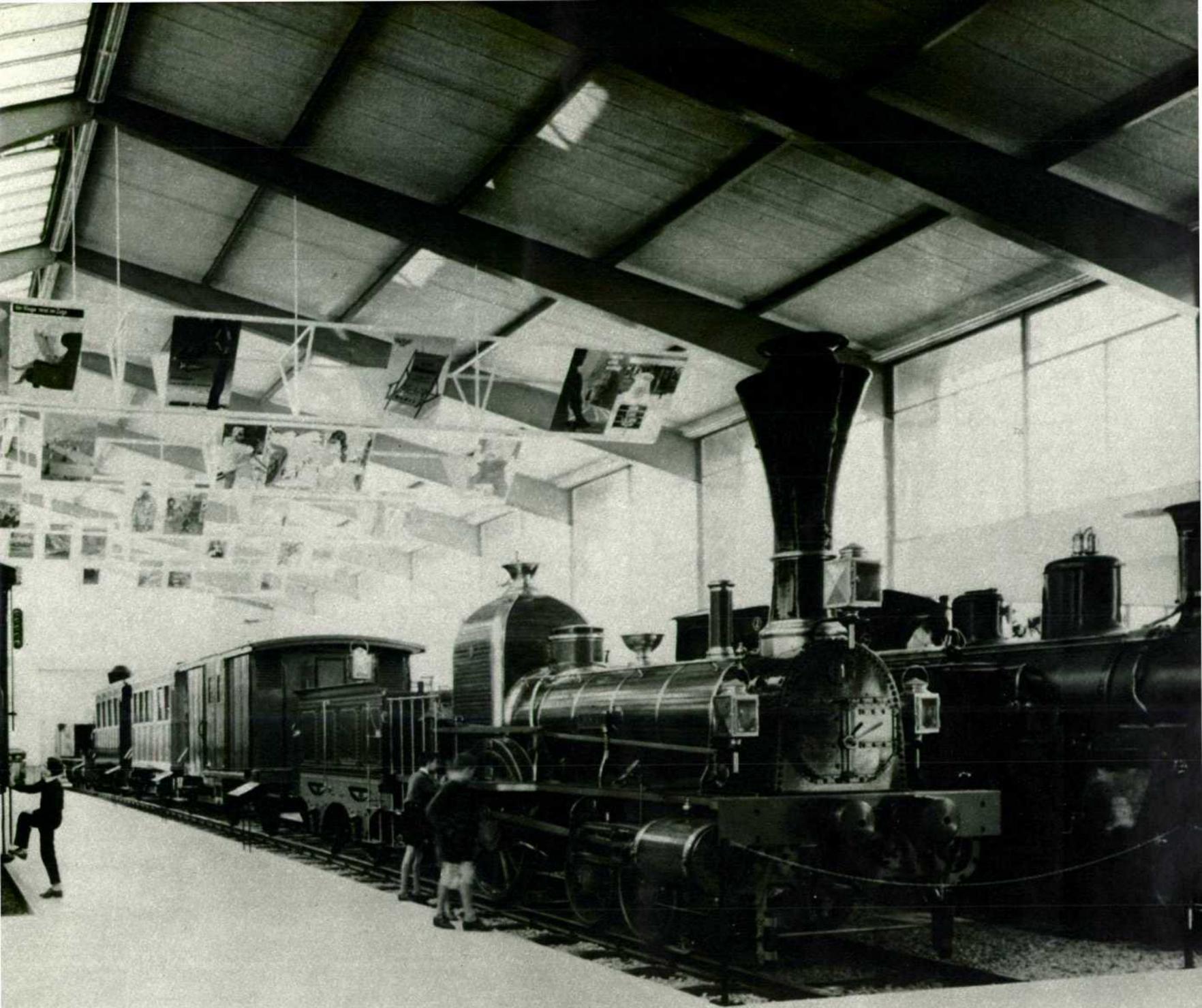
las y un patio exterior, en los que se encuentran 26 locomotoras y coches distribuidos para su contemplación.

Todas las etapas significativas en el desarrollo de este medio de locomoción aparecen representadas. Por ejemplo, la tracción de vapor cuenta con la locomotora de cremallera, de la línea Vitznau-Rigi, la primera de los ferrocarriles de montaña europeos, en donde se estableció este sistema de tracción en 1871. Con su placa número 1 de la fábrica de locomotoras de Winterthur, es, asimismo, la más directa antepasada de todas las que se construyeron posteriormente en talleres helvéticos.

De la era de la tracción eléctrica quedan los ensayos de los pioneros; se puede ver la primera que funcionó por corriente continua, perteneciente a la compañía Burgdorf-Thoune, de 1899, además de las dos primeras locomotoras del mundo con corriente alterna monofásica, de 1904-1905.

EL MODELO MAS POTENTE DE 1913

Queda, igualmente, un ejemplar sobresaliente de la siguiente etapa que los técnicos imprimieron al tren. El mo-



Aspecto de una de las salas dedicadas al ferrocarril, en el Museo Suizo del Transporte, de Lucerna.

delo de 1913, que la compañía Berna-Lötschberg-Simplón puso en servicio como la más potente del mundo en aquel momento, la Be 5/7, de 2.500 CV.

La exposición encierra un cúmulo de atractivos por sí misma, porque, dondequiera que radique su misterio, los trenes despiertan gran interés en el público. Ya lo comprobamos cada día en las experiencias habituales y ese fenómeno se repite cuando los ejes no giran ni hay raíles sobre los que circulan las pesadas ruedas metálicas. Aun el tren quieto, retirado, concita la admiración de la concurrencia.

UNA LOCOMOTORA SIMULADA

En 1972 se instaló en este museo un departamento con una locomotora simulada; la cabina de la más moderna de las locomotoras suizas que parece funcionar sobre una decoración natural que una película proyecta sobre una pantalla. Los visitantes pueden soñar que conducen ellos mismos un tren —aspiración secreta de un alto porcentaje de seres humanos— y, a la vez, caen en la cuenta del prodigio de ciencia que se ha puesto al servicio de las grandes velocidades y de la mayor seguridad de los pasajeros en las redes ferroviarias.

Entre las piezas modernas se encuentra, también, el nuevo coche climatizado del tipo Swiss-Express, movable, y sistemas que están proyectados para ser introducidos en las vías europeas en la década del 1980.

EN LA PROPIA ESTACION

Esta sección, llamada "Tráfico del raíl", conserva muchas máquinas originales y ejemplares preciosos, como la locomotora eléctrica Ae 8/14 y vagones del tiempo del ferrocarril del Gotardo que han sido instalados en el marco de su propia estación.

La locomotora Berna-Lötschberg-Simplón, de 1913, que fue la más potente del mundo en su día.



Para terminar, añadiré unos pocos renglones más para un aspecto que goza de muchísimas simpatías. Existe un rincón que entusiasma a los apasionados de los trenes miniatura, donde se les ofrece la red completa de los que suben y descienden la rampa Norte del San Gotardo.

Sería injusto ignorar otros sectores del museo, como el de correos y telecomunicación, los transportes por carretera, la aeronáutica y la sensacional astronáutica, en la que se muestran piezas históricas, como los vehículos espaciales "Mercury" y "Génimi", la escafandra que llevó Mitchel en su descenso a la Luna (misión "Apolo XIV"), un motor Júpiter S-3-D y varias porciones de roca lunar. En este apartado se despliegan gráficos complementarios y en el Cosmograma, que está dotado de 36 proyectores y una pantalla gigante de 170 metros cuadrados, se puede recordar, por la imagen, la avanzada del hombre por los espacios siderales.

Hay en el museo una cabina de conducción simulada, que permite al visitante soñar que él mismo conduce un tren, gracias a la decoración natural que se proyecta cinematográficamente sobre una pantalla.

Forma parte del conjunto, además, el Planetario Longines, que se instaló en 1969 y aumenta cada año en número de visitantes, siendo superado solamente por el de Nueva York. Monumento científico de primer orden, el Planetario tiene una capacidad para 300 personas y bajo su bóveda estrellada, el público asiste a las explicaciones de las leyes y fenómenos que rigen los movimientos de los astros, la mecánica de las estaciones y el curso de los días y los años, eclipses, etc., en tres idiomas y con la ayuda de un equipo de proyección Zeiss ultramoderno.

También está presente el mundo de la navegación —transporte marítimo, fluvial y lacustre—, y finalmente la Oficina Nacional del Turismo helvético ha añadido este año —1976— una sala en la que se destaca la repercusión del turismo en la economía y se invita a los visitantes a viajar por las tierras suizas, merced a un espectáculo de multi-visión. ■ MARY G. SANTA EULALIA.